

VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA
EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA MANAGEMENTU

Projekt cyklostezky Kunovice – Hluk

A Project of a Cycle Track Kunovice – Hluk

Studentka:

Veronika Omelková

Vedoucí bakalářské práce:

Mgr. Zdeněk Hrdina

Ostrava 2011

VŠB - Technická univerzita Ostrava
Ekonomická fakulta
Katedra managementu

Zadání bakalářské práce

Student: **Veronika Omelková**
Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **6501R006 Ekonomika cestovního ruchu**
Specializace: **02 Ekonomika cestovního ruchu**
Téma: **Projekt cyklostezky Kunovice – Hluk**
A Project of a Cycle Track Kunovice – Hluk

Zásady pro vypracování:

1. Úvod
 2. Metodika zpracování a cíl bakalářské práce
 3. Teoretická východiska
 4. Popis oblasti
 5. Návrh cyklostezky
 6. Závěr
- Seznam použité literatury
Seznam zkratk
Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce
Přílohy

Seznam doporučené odborné literatury:

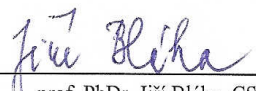
BAKALÁŘ, R.; CIHLÁŘ, J.; ČERNÝ, J. *Zlatá kniha cyklistiky*. 1. vyd. Praha: Olympia, 1984. 217 s. bez ISBN.
FORET, M.; FORETOVÁ, V. *Jak rozvíjet místní cestovní ruch*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2001. 178 s. ISBN 80-247-0207-X.
HALADA, A.; JAKEŠ, A.; KREJČÍ, J.; KŘEMEČEK, I.; MACKA, J. *Na kole křížem krázem po Moravě a Slezsku*. 1. vyd. Havlíčkův Brod: Fragment, 2007. 126 s. ISBN 978-80-253-0331-3.

Formální náležitosti a rozsah bakalářské práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.


Vedoucí bakalářské práce: **Mgr. Zdeněk Hrdina**

Datum zadání: 26.11.2010

Datum odevzdání: 11.05.2011


prof. PhDr. Jiří Bláha, CSc.
vedoucí katedry




prof. Dr. Ing. Dana Dluhošová
děkanka fakulty

Místopřísežné prohlášení

Místopřísežně prohlašuji, že jsem celou práci, včetně všech příloh, vypracovala samostatně. Přílohy č. 1, 2, 3, 4 dané mi k dispozici, jsem samostatně doplnila.

.....
Datum odevzdání bakalářské práce

.....
Veronika Omelková

Poděkování:

Ráda bych poděkovala panu Mgr. Zdeňku Hrdinovi za čas, který mi v souvislosti s tvorbou práce věnoval, zejména při poskytování věcných rad a připomínek. Děkuji.

.....

OBSAH

1. ÚVOD.....	8
2. METODIKA A CÍL PRÁCE	9
3. TEORETICKÁ VÝCHODISKA.....	11
3.1. Cestovní ruch.....	11
3.1.1. Systém cestovního ruchu	11
3.1.2. Podstata cestovního ruchu	11
3.1.3. Cestovní ruch jako systém	12
3.1.4. Okolí systému cestovního ruchu.....	14
3.1.5. Typologie cestovního ruchu.....	14
3.2. Turistika.....	16
3.2.1. Druhy turistiky	16
3.3. Cykloturistika	18
3.3.1. Cyklostezka.....	18
3.3.2. Cyklotrasa	18
3.3.3. Druhy cyklistických tras	19
3.3.4. Cykloturistická trasa	20
3.3.5. Stezka pro chodce a cyklisty.....	20
3.3.6. Cykloodpočívadla	20
3.3.7. Cykloturistika.....	20
3.3.8. Naučná stezka	21
3.3.9. Systém cyklotras	21
3.4. Přínosy cestovního ruchu.....	22
4. POPIS OBLASTI.....	25
4.1. Kunovice.....	25
4.2. Hluk	26
5. NÁVRH CYKLOSTEZKY	27
5.1. Vznik a vývoj kola.....	27
5.1.1. Předchůdci kola.....	27
5.1.2. První kola.....	28
5.1.3. Moderní kola.....	30
5.2. Druhy cyklistické dopravy.....	31
5.3. Druhy kol	32
5.4. Cykloznačení	34
5.5. Proč cyklostezku stavět?.....	36
5.6. 2 návrhy podle mapy	38
5.6.1. Varianta A.....	38
5.6.2. Varianta B	40
5.7. Finanční náklady.....	42
5.7.1. Náklady na stavbu cyklostezky.....	42
5.7.2. Náklady na variantu A	45
5.7.3. Náklady na variantu B	48
5.8. Výhody a nevýhody obou variant.....	52

5.9. Kde sehnat peníze?	53
5.10. Doporučení	53
6. ZÁVĚR	54
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	55
SEZNAM ZKRATEK A SYMBOLŮ	57
SEZNAM OBRÁZKŮ	58
SEZNAM GRAFŮ	59
PROHLÁŠENÍ O VYUŽITÍ VÝSLEDKŮ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE.....	60
SEZNAM PŘÍLOH.....	61

1. ÚVOD

Cyklistika prožívá za posledních pár let obrovský boom u nás i ve světě. Je to téma velmi přitažlivé a aktuální. Je nedílnou součástí cestovního ruchu. Tato pohybová aktivita cestování na kole je zaměřená na poznávání přírodních krás, tradic, historie, uměleckých památek a společenských zajímavostí v určité oblasti. Stává se módní záležitostí a patří neodmyslitelně k životnímu stylu.

Čím dál více lidí tráví svou dovolenou na kole a vybírá si ty oblasti, které jsou této zálibě přizpůsobeny. Tento druh cestování je levný a poskytuje v krátkém časovém úseku široké poznání. Motivem pro výběr této formy turistiky bývá většinou touha po pobytu v přírodě, sportování a snaha trávit dovolenou bez auta. Dostaneme se do míst, kam se autem nemůžeme dostat. Na kole se přesouváme rychleji než pěší chůzí a přesto plně vnímáme lokalitu, kterou chceme poznat. Je to sport vhodný pro udržení kondice a optimálního zdraví a také prevence proti obezitě a úpravě tělesné hmotnosti.

V současné době si většina obyvatel nedovede svůj život bez jízdního kola ani představit. Jedná se o nehluchý dopravní prostředek, který nijak nezatěžuje životní prostředí. Kolo je dostupnou formou přepravy. Jíždě se může věnovat každý člověk bez rozdílů věku. Finanční náklady na provoz jsou minimální. Se zvyšujícím se zájmem o cykloturistiku, můžeme vidět velký technický pokrok. Kola jsou stále dokonalejší, více odpružená, lehčí a snadno ovladatelná. Umožňují i méně zdatným cyklistům snáze jezdit náročným terénem a vyšlapat kopec.

Vedle budování cyklistických tras vzrůstají požadavky i na ostatní s tím spojené služby. Jedná se o vybavení cyklistických tras odpočívadly, lavičkami a informačními tabulemi s mapami či popisem okolních zajímavostí. Ubytovací a stravovací zařízení nabízející služby speciálně pro cyklisty již mají možnost získat certifikaci služeb pro cyklisty Cyklisté vítáni.

Pro svou bakalářskou práci jsem si vybrala téma vybudování nové cyklostezky, která by měla návaznost na ostatní již hotové cyklostezky. Zaměřím se zejména na vyhnutí velkému kopci, který je na trase, na vzdálenost od hlavní cesty, aby nebyla pro cyklistu nebezpečná.

2. METODIKA A CÍL PRÁCE

Cílem bakalářské práce je vymyslet trasu, kterou by cyklostezka mohla vést, a spočítat orientační náklady na její vybudování.

Bakalářská práce bude rozdělena na tři hlavní části.

V první části se budu zabývat teoretickou úvahou. Zaměřím se na cestovní ruch a jeho rozdělení, turistiku a její druhy a zejména na cykloturistiku a vyhrazení správných pojmů s cykloturistikou souvisejících. Například co je to cyklostezka, cyklotrasa, cykloturistická trasa, stezka pro chodce a cyklisty atd. Konec první části bude věnován přínosům cestovního ruchu.

Ve druhé části bakalářské práce popíšu oblasti, kudy by cyklostezka vedla. Budou zde tedy základní informace a kousek historie o městě Kunovice a o městě Hluk.

Poslední třetí část se bude věnovat již samostatnému projektu. Začátek bude věnován historické části, kde se seznámíme s vývojem jízdního kola a cykloturistiky. Dále se seznámíme s druhy cyklistické dopravy a s druhy kol. Nezbytnou součástí je i věnování pozornosti cykloznačení. V samostatném projektu se budu zabývat důvody, proč cyklostezku stavět, navrhnu dvě varianty, kde by bylo možné cyklostezku vybudovat, a vypočítám přibližné finanční náklady na výstavbu cyklostezky. Nakonec posoudím výhody a nevýhody obou variant a doporučím, která varianta z mého pohledu by byla nejvhodnější.

Budu používat analýza mapových podkladů. Navrhované cyklostezky i nyní, pro cyklisty nebezpečnou silnici, zakreslím do map pomocí internetového prohlížeče – www.mapy.cz.

Vydám se na terénní výzkum, kde pomocí GPS zařízení Garmin Edge 705, zjistím nyní povrch, délku, stoupání a na základě toho zpracuji data – profily cyklostezek pomocí softwaru Training Center.

Využiji také srovnávání. Při srovnávání zjišťujeme shodné či rozdílné stránky u dvou či více různých předmětů, jevů či úkazů. Srovnávat můžeme téhož ukazatele

v statistických souborech, které se liší věcně, prostorově a časově. Při ekonomických, finančních aj. rozbořech používáme především tyto konkrétní formy porovnání: plán-skutečnost-tvorba plánu, mezipodnikové, srovnávání nejlepších-průměrných-nejhorších výsledků včetně třídění podniků do stejnorodých skupin, srovnávání vývoje v časové řadě včetně trendu, cyklického, sezónního a náhodného kolísání. Srovnávací metody můžeme použít jak při získávání poznatků a faktů, tak i při jejich zpracování. Srovnávání je základní metodou hodnocení.

3. TEORETICKÁ VÝCHODISKA

3.1. Cestovní ruch

3.1.1. Systém cestovního ruchu

„Cestovní ruch je významný společensko-ekonomický fenomén jak z pohledu jednotlivce, tak i společnosti. Každoročně představuje největší pohyb lidské populace za rekreací, poznáváním a naplněním vlastních snů z příjemné dovolené. Je součástí spotřeby a způsobu života obyvatel zejména ekonomicky vyspělých zemí. Ve světovém měřítku patří vedle obchodu s ropou a automobilovým průmyslem ke třem největším exportním odvětvím.

Začátek rozvoje moderního cestovního ruchu se obvykle datuje do období přelomu 19. a 20. století, kdy se cestovní ruch začal formovat ve vyspělých krajinách jako odvětví společenské činnosti. Mnozí odborníci však jeho prvopočátky spojují s obdobím průmyslové revoluce jako důsledku tehdejších technických, ekonomických a sociálních podmínek. Kromě primární nabídky, tj. přírodních a kulturně-historických podmínek, cestovní ruch totiž vyžaduje i možnost svobodného pohybu obyvatelstva, přiměřený disponibilní fond volného času, volnou kupní sílu na uspokojování méně zbytných potřeb. Do této skupiny zahrnujeme i potřeby spojené s uspokojováním účasti na cestovním ruchu. Nezbytná je i výstavba a provoz dopravních, ubytovacích, stravovacích, sportovně-rekreačních, zábavních a dalších zařízení cestovního ruchu.“
Viz Hesková (2006, str. 9)

3.1.2. Podstata cestovního ruchu

„Pod cestováním a cestovním ruchem se rozumí „činnost lidí, kteří cestují na místo mimo své běžné prostředí, anebo zde pobývají za účelem zábavy, pracovní nebo z jiných důvodů“ (Služby cestovního ruchu – cestovní agentury a cestovní kanceláře (touroperátoři) – terminologie, ČSN EN 13809, 2004).

Cestovní ruch je v současnosti předmětem zkoumání několika vědních disciplín, např. ekonomie, geografie, sociologie, psychologie, pedagogiky, případně dalších. Všechny mají společný předmět zkoumání – cestovní ruch, ale každá disciplína ho

zkoumá ze svého pohledu a s vlastním metodologickým aparátem.“ Viz Hesková (2006, str. 11)

3.1.3. Cestovní ruch jako systém

„Cestovní ruch je otevřený a dynamický systém, který tvoří dva podsystemy, a to subjekt cestovního ruchu a objekt cestovního ruchu včetně vzájemných vazeb. Vazby existují i mezi cestovním ruchem jako systémem a jinými systémy, které tvoří jeho okolí – vnější prostředí. Jde o ekonomické, politické, sociální, technicko-technologické a ekologické prostředí.“ Viz Hesková (2006, str. 13)

Subjekt cestovního ruchu

„Subjekt cestovního ruchu (tourist subjekt) reprezentuje účastník cestovního ruchu. Z ekonomického hlediska je jím každý, kdo uspokojuje svoje potřeby spotřebou statků cestovního ruchu v době cestování a pobytu mimo místo trvalého bydliště a obvykle ve volném čase. Je nositelem poptávky a spotřebitelem produktu cestovního ruchu.

Z hlediska statistiky je účastníkem cestovního ruchu cestující označený jako návštěvník, turista nebo výletník.

- *Stálý obyvatel (rezident)* v domácím cestovním ruchu je osoba, která žije alespoň šest po sobě následujících měsíců v jiném místě před příchodem do jiného místa na kratší dobu než šest měsíců. V zahraničním cestovním ruchu je to osoba, která žije v zemi alespoň jeden rok před příchodem do jiné země na kratší dobu než jeden rok. Jde tedy o občany státu a cizince splňující tato kritéria.
- *Návštěvník (visitor)* je osoba, která v domácím cestovním ruchu cestuje na jiné místo v zemi svého trvalého bydliště na kratší dobu než šest měsíců. V zahraničním cestovním ruchu cestuje do jiné země na dobu nepřesahující jeden rok s tím, že hlavní účel cesty je v obou případech jiný než výkon výdělečné činnosti.
- *Turista (tourist)* je osoba, která v domácím, resp. zahraničním cestovním ruchu splňuje kritéria návštěvníka. Účast turisty na cestovním ruchu je

spojena minimálně s jedním přenocováním. Z hlediska délky pobytu se přitom rozlišuje:

- *Turista na dovolené (holiday maker)*, který pobývá na daném místě více než určený počet nocí nebo dní (např. v ČR 2-3 noci, ve Francii 7-8 nocí).
- *Krátkodobě pobývajícím turistu (short-term tourist)*, který cestuje na dobu nepřekračující určený počet nocí nebo dní, ale zahrnuje pobyt alespoň s jedním přenocováním.
- *Výletník (excursionist, same-day visitor)* je návštěvník, který necestuje na kratší dobu než 24 hodin s tím, že přenocuje v navštíveném místě.

Základními charakteristikami jednotlivých modifikací účastníka cestovního ruchu z hlediska statistiky je změna místa běžného životního prostředí (trvalé bydliště), dočasnost cestování a pobytu a nevýdělečná činnost během účasti na cestovním ruchu.“ Viz Hesková (2006, str. 14, 15, 16)

Objekt cestovního ruchu

„Objektem cestovního ruchu (object of tourism) je všechno, co se může stát cílem změny místa pobytu účastníka cestovního ruchu. Jde o přírodu, kulturu, hospodářství apod. Objekt cestovního ruchu je tak nositelem nabídky.

Tvoří ho cílové místo, podniky a instituce cestovního ruchu. Subjekt cestovního ruchu cestuje do cílového místa jen tehdy, když existuje vhodný ekvivalent na uspokojování jeho potřeb. Jeho součástí jsou služby a zboží vyráběné podniky a institucemi cestovního ruchu v cílovém místě.

Cílové místo představuje středisko cestovního ruchu, region nebo stát jako cestovní cíl.

V odborné literatuře se na jeho označení používá i pojem destinace cestovního ruchu.

Cílové místo musí mít vhodný přírodní a kulturní potenciál pro cestovní ruch, který se označuje i jako primární nabídka. Potenciál cestovního ruchu není v prostoru

rozmístěný rovnoměrně a s ohledem na svojí jedinečnost může mít místní, regionální, celostátní až mezinárodní význam. Prostředkem k dosažení tohoto cíle je různorodá infrastrukturní vybavenost, která se označuje jako sekundární nabídka. Jde o podniky, zařízení a instituce cestovního ruchu, které umožňují návštěvníkům cílového místa přechodně se ubytovat, stravovat a vykonávat různé rekreační, sportovní, kulturní a jiné aktivity typické pro cestovní ruch.

Z hlediska funkcí rozlišujeme:

- Městská střediska cestovního ruchu
- Lázeňská místa
- Rekreační střediska
- Rekreační obce
- Chatové oblasti.“ Viz Hesková (2006, str. 15, 16)

3.1.4. Okolí systému cestovního ruchu

„Charakteristika cestovního ruchu jako otevřeného systému zdůrazňuje význam vlivu okolí (vnějšího prostředí) na jeho strukturu a vývoj. Ekonomické, politické, sociální, technicko-technologické a ekologické prostředí nemá k cestovnímu ruchu výlučný vztah, ale cestovní ruch více nebo méně ovlivňuje. Zároveň je aktuální i zpětná vazba, tj. vliv cestovního ruchu na jeho okolí. Síla této vazby závisí obvykle na stupni kooperace všech zainteresovaných na rozvoji cestovního ruchu.“ Viz Hesková (2006, str. 16)

3.1.5. Typologie cestovního ruchu

„O druzích cestovního ruchu hovoříme tehdy, když za základ posuzování cestovního ruchu vezmeme motivaci jejich účastníků, tj. účel, pro který cestují a pobývají přechodně na cizím místě. O formách cestovního ruchu mluvíme, když jako základ posuzování cestovního ruchu vezmeme různé příčiny, které ho ovlivňují a důsledky, které přináší.

Druhy cestovního ruchu:

- Rekreační cestovní ruch
- Sportovní cestovní ruch
- Dobrodružný cestovní ruch
- Myslivecký a rybářský cestovní ruch
- Náboženský (poutní) cestovní ruch
- Lázeňský cestovní ruch
- Zdravotní cestovní ruch
- Obchodní cestovní ruch
- Kongresový cestovní ruch
- Stimulační cestovní ruch

Formy cestovního ruchu:

- Z geografického hlediska (domácí, zahraniční, mezinárodní, vnitřní, národní, regionální cestovní ruch)
- Podle počtu účastníků (individuální, skupinový, masový, ekologický cestovní ruch)
- Podle způsobu organizování (individuální cesty, organizovaný zájezd/pobyt, klubový cestovní ruch)
- Podle věku účastníků (cestovní ruch dětí, mládežnický, rodinný, seniorský cestovní ruch)
- Podle délky účasti (výletní, krátkodobý, víkendový, dlouhodobý cestovní ruch)
- Podle převažujícího místa pobytu (městský, příměstský, venkovský, agroturistika (ekoagroturistika), horský, vysokohorský, přímořský cestovní ruch)
- Podle ročního období (sezonní, mimosezonní, celoroční cestovní ruch)
- Podle použitého dopravního prostředku (motorizovaný, železniční, letecký, lodní cestovní ruch)

- Z hlediska dynamiky (pobytový – statický, putovní – dynamický cestovní ruch)
- Ze sociologického hlediska (návštěvy příbuzných a známých, sociální, komerční, etnický cestovní ruch).“ Viz Hesková (2006, str. 21, 22)

3.2. Turistika

„Druh cestovního ruchu, kdy se účastník pohybuje vlastní silou (případně s využitím síly zvířat, ale nemotorizovaně), jde tedy o aktivní formu účasti návštěvníků na cestovním ruchu. Typický je pobyt v přírodě a často také jednodušší způsob ubytování a stravování (stan, turistická ubytovna, vlastní příprava jídel apod.).

Formami turistiky jsou pěší turistika, cykloturistika, vysokohorská turistika, silvoturistika, speleoturistika, hipoturistika, kameloturistika, dobrodružný cestovní ruch, survival, vodní turistika, běh na lyžích aj.

Termín turistika (byl odvozen od slova túra) se často nesprávně používá i pro označení činností, v nichž pohyb vlastní silou nepřevažuje nebo není jejich hlavním smyslem. Měly by být označovány jako cestovní ruch (případně turismus) – např. nesprávně používá i pro označení činností, v nichž pohyb vlastní silou nepřevažuje nebo není jejich hlavním smyslem a měly by být označovány jako cestovní ruch (případně turismus) – např. nesprávně kongresová turistika (správně kongresový cestovní ruch), nákupní turistika (správně nákupní cestovní ruch), autoturistika (přesněji autoturismus), udržitelná turistika (přesněji udržitelný cestovní ruch).“ Viz Pásková, Zelenka (2002, str. 298).

3.2.1. Druhy turistiky

„Rozmanitost turistiky ovlivnilo množství klasifikačních znaků používaných k jejímu dělení. Praktické důsledky pro řídicí a metodickou práci má dělení podle náročnosti, přesunových prostředků a podle výběru osob:

a) Hledisko náročnosti a institucionálního zabezpečení

- *Turistika rekreační* – je provozována příležitostně, bere zřetel na rovnoměrné uplatňování základních složek. Je nenáročná z hlediska tělesné zátěže a využívání odborně technických znalostí a dovedností.

Provádí se většinou neorganizovaně, individuálně či v menších skupinách a rodinných kolektivech. Je doplňkovou činností některých společenských organizací.

- *Turistika základní* – provádí se organizovaně a soustavně v odborech turistiky, na školách a dalších společenských organizacích. Vyžaduje rovnoměrné využívání obsahových složek i forem turistické činnosti.
- *Turistika výkonnostní* – vyžaduje vysokou úroveň rozvoje pohybových schopností (především vytrvalosti, síly a obratnosti), odborných znalostí a dovedností.

b) Hledisko přesunových prostředků a prostředí

- *Pěší turistika* – nejpřístupnější a nejmasovější druh turistiky; vysokohorská turistika a krasová turistika jsou určeny pro specializované kolektivy, počty zájemců jsou limitovány objektivními faktory.

Více či méně vzestupnou tendenci mají cykloturistika (turistika na kole), lyžařská turistika (turistika na lyžích), vodní turistika a mototuristika, která se obvykle kombinuje s ostatními druhy turistiky. Kulturně poznávací činnosti slouží ojedinělé využívání i netradičních přesunových prostředků, např. turistika na zvířatech, koloběžkách apod. k vodní turistice lze řadit jachetní turistiku (na plachetnicích), turistiku na surfech, veslařskou turistiku aj.

c) Hledisko výběru osob

- *Rodinná turistika* – provádí se v rodinných kolektivech s dětmi do 8-11 let.
- *Turistika mládeže* – organizuje činnost pro kolektivy žákovského věku (6 až 14 let) a dorost (15-18 let) se speciálně připravenými kádry a metodickými postupy.
- *Turistika dospělých* – zahrnuje všechny další věkové kategorie, někdy se vyděluje turistika středního a staršího věku.

- Zvláštní kategorii tvoří *turistika tělesně a zdravotně postižených*, která se rozvíjí ve spolupráci se svazem invalidních sportovců.

d) Další dělení je možné provádět dle forem organizace (neorganizovaná, organizovaná v rámci cestovních kanceláří), dle doby trvání (akce krátkodobé a dlouhodobé, turistika denní, víkendová, dlouhodobá), počtu účastníků (individuální a malých kolektivů – rodiny, oddílová – víceméně uzavřené kolektivy, masová), zaměření putování apod.“ Viz Balatka (1986, str.).

3.3. Cykloturistika

3.3.1. Cyklostezka

Cyklostezka je samostatná komunikace pro cyklisty, tedy samostatný chodníček vyhrazený cyklistům. Cyklostezka může být i se smíšeným provozem, tedy pro cyklisty a chodce dohromady. Cyklostezka má zpevněný povrch, často je to asfalt. Pro vyznačení cyklostezky se používá kulatá modrá značka s bílým kolem, pro smíšenou stezku pro pěší a cyklisty modrá kruhová značka, kde v jedné polovině je bílé kolo, v druhé polovině bílý chodec. Viz Plzeňsko na kole (2007-2010).



Obr. 1 Vyznačení cyklostezky¹



Obr. 2 Smíšená stezka pro pěší i cyklisty²

3.3.2. Cyklotrasa

Cyklotrasa představuje pouze vyznačení cesty v terénu pomocí cyklistických značek. Je to vlastně jen návod, odkud kam a kudy jet. Cyklotrasa může vést po lesní nebo polní cestě, po silnici a také samozřejmě po cyklostezce. Většinou se setkáte s cyklotrasou vyznačenou směrovými značkami ve žlutočerné barvě umístěnými jako dopravní značky. Dříve se ale používalo i pásové značení, které je vyznačováno

¹ Cyklistika Krnov – cykloznačení [online]. [cit-2010-11-27]. Dostupný z WWW: <<http://www.cyklistikakrnov.com/Cykloinformace/Cykloznaceni.htm>>.

² takéž

v terénu podobně jako turistické značky pro pěší, jen místo okrajových bílých pruhů používá cyklistické pásové značení pruhy žluté.

V České republice máme síť cyklotras značených čísly, kde platí pravidlo podobné číslování silnic: čím nižší číslo, tím významnější cyklotrasa. Na žlutočerných směrových značkách se můžete setkat nejen s čísly, ale i se slovním či obrázkovým značením (logo). Na jižní Moravě pak najdete hustou síť Moravských vinařských stezek. Viz Plzeňsko na kole (2007-2010).

3.3.3. Druhy cyklistických tras

Podle trasování, geografické polohy a převažujícího druhu cyklistické dopravy se rozlišují tyto druhy cyklistických tras:

- *místní* - využívané pro dopravu v obci (intravilánu) zejména pro každodenní cyklistiku a pro napojení na trasy regionální.

- *regionální* - spojují cíle ležící mimo obec. Pro jejich správné fungování je důležitá návaznost na síť místních cyklistických tras. Regionální trasy jsou dopravní (pro každodenní cyklistiku) nebo rekreační (pro cyklistiku rekreační).

- *dálkové (nadregionální)* - spojují vzdálené cíle (např. Praha - Vídeň). Slouží především pro rekreaci, zejména prázdninovou. Tomu odpovídá vedení tras, výběr turisticky atraktivních cílů a vybavenost na trase (ubytovny, servisy, mapy). Při průchodu obcí by měla využívat místních cyklistických tras.

Místní trasy dělíme na trasy:

- *základní* - cyklistické trasy ve městě spojující významné cíle pro cyklistickou dopravu. Vytvářejí základní síť cyklistických tras ve městě, která může mít rastrový nebo radiální systém. Jsou značené orientačním dopravním značením.

- *doplňkové* - cyklistické trasy ve městě spojující méně významné cíle buď přímo anebo propojující síť základních cyklistických tras. Jsou obvykle značené orientačním dopravním značením. Viz Cyklistika Krnov.

3.3.4. Cykloturistická trasa

„Komunikace pro cykloturistiku, která vede většinou po horších polních a lesních cestách nebo terénem. V ČR je vyznačena pásovými značkami (cykloturistická značka a šipka, cykloturistická směrovka).“ Viz Pásková, Zelenka (2002, str. 50).

3.3.5. Stezka pro chodce a cyklisty

Stezka pro chodce a cyklisty je oproti pouhé cyklostezce přístupná též chodcům. Od roku 2001 umožňují dopravní značky rozlišit, zda je stezka pro chodce a cyklisty rozdělena na samostatné pruhy, nebo zda celá šířka stezky je určena chodcům i cyklistům dohromady.

3.3.6. Cykloodpočívadla

Není třeba vysvětlovat co je odpočívadlo, neboť tato praktická „zastávka“ při cyklostezkách nabývá na popularitě, čímž je i důkaz nově budovaných odpočívadel na již starých cyklotrasách.

Nejenže cyklistům je vhod při zastavení na občerstvení či prohlédnutí okolí, k tomu jim v postatě stačí zastavit kdekoli, ale odpočívadlo je i nouzová záchrana při nečekaném dešti nebo úrazu, kdy se jim lépe popisuje pozice v případě volání první pomoci. Viz Cykloturistický klub Bike Sports (2007-2010).

3.3.7. Cykloturistika

„Jedna z forem turistiky, aktivní cestování zaměřené na poznávání přírodních a společenských zajímavostí v určité oblasti na kole, nejčastěji pomocí speciálně upraveného cestovního kola (trekking bike – trekkingové kolo) nebo horského kola (MTB – mountain bike). Populární se stávají package bike and ride (kombinace dopravy vlakem a jízdy na kole), zvyšuje se kvalita služeb pro cykloturistiku. Budovány jsou cyklostezky, cykloturistické trasy, místní cyklotrasy, dálkové cyklotrasy a naučné stezky pro cykloturisty. Extrémní formou cykloturistiky jsou dálkové jízdy na vzdálenosti několika tisíc km napříč kontinentem, pořádané expediční formou a nazývané globetrotters.“ Viz Pásková, Zelenka (2002, str. 50).

3.3.8. Naučná stezka

„Stezka zřizovaná na přírodně nebo kulturně zajímavých místech s vyznačením zajímavých míst, s tabulemi s popisem místní flóry a fauny, kulturních památek. Zřizuje se pro pěší turisty (cykloturisty), pro vodáky, nově i pro jezdce na koních. Na stezce může působit místní průvodce. První vodácká naučná stezka v ČR vedla údolím Berounky.“ Viz Pásková, Zelenka (2002, str. 190).

3.3.9. Systém cyklotras

Systém cyklotras v České republice má svoji logickou hierarchii.

Projekt cyklotras I. až III. třídy sestavilo v roce 1996 Centrum dopravního výzkumu v Brně na zakázku Ministerstva dopravy ČR. Systém je stejný jako u silnic; na CT I. třídy navazují CT II. třídy atd. Od té doby se ho KČT drží a přiděluje dalším cyklotrasám jen čtyřmístná evidenční čísla. Pouze výjimečně lze přidělit nové číslo dvou- nebo třímístné - např. pro Polabskou cyklotrasu (č.24), Posázavskou cyklotrasu (č.19).

Jednomístným číslem se označují hlavní páteřní trasy první třídy, které na hranicích navazují na systémy cyklotras našich sousedů. Takových tras je pět, celkem měří 645 kilometrů a krom toho, že spojují Prahu s Brnem, obstarávají návaznost na dálkové trasy v Německu, Rakousku a Polsku.

Cyklotrasy druhé třídy se značí dvoucifernou číslicí, měří zhruba tři tisíce kilometrů a spojují české, moravské a slezské regiony.

Dalším pojmem v dálkovém propojení jsou dálkové cykloturistické trasy, které jsou pojaty spíše geograficky nebo tematicky. Tak máme na českém území např. Českomoravskou stezku, Česko-polskou příhraniční, Česko-rakouskou příhraniční, Greenways Praha – Vídeň, Jantarovou stezku, Labskou, Moravskou a Pražskou stezku a dálkové cyklotrasy z Jeseníku do Znojma, z Jihlavy do Českého Těšína a z Hradce Králové do Břeclavi. Zpravidla vedou po cyklotrasách různých čísel a odlišných tříd. Viz Cyklistika Krnov.

3.4. Přínosy cestovního ruchu

Podle údajů mezinárodních organizací představuje cestovní ruch ve druhé polovině dvacátého století jedno z nejdynamičtějších národohospodářských odvětví. Svou ekonomickou váhou se řadí na třetí místo za obchod s ropou a ropnými produkty a automobilový průmysl. Svými multiplikačními efekty zvyšuje zaměstnanost, vytváří nové pracovní příležitosti, podporuje investiční aktivity a přispívá k vyrovnaní platební bilance svých zemí.

Turistou (klientem, uživatelem, návštěvníkem) se za určitých okolností stávají i domácí obyvatelé. Stejně tak do města přicházejí i lidé, které statistika není schopna postihnout například proto, že se ubytují u známých a příbuzných.

Turista nemůže být chápán jen sám o sobě, musíme o něm uvažovat v kontextu důvodů jeho návštěvy, s akcí, které se zúčastní, nebo s konkrétním místem jeho návštěvy. Musíme si uvědomit význam místních obyvatel, kteří také mnohá zařízení, určená turistům, využívají.

Význam cestovního ruchu pro obec či region spatřujeme nejen ve známých přínosech ekonomických, ale také obvykle méně uvědomovaných komunikačních.

Význam cestovního ruchu má nezanedbatelné ekonomické rozměry

- Přímé zdroje – zahraniční turisté
- Přímé zdroje – domácí turisté
- Nepřímé zdroje - Cestovní ruch vytváří pracovní příležitosti, a tedy i mzdy a tím umožňuje další spotřebu a investice. CR přináší příjmy fyzických a právnických osob z prodeje zboží a služeb a umožňuje investovat, nakupovat nové informační technologie, provádět opravy a údržbu zařízení apod. CR také přináší příjmy do veřejných rozpočtů z daní a poplatků a přispívá tak k dalšímu rozvoji města.

Cestovní ruch má velký komunikační význam

- Druhotným produktem propagace CR je budování image města v očích návštěvníků i domácích obyvatel. Dobře připravená propagace území, znalost jeho silných stránek a posilování povědomí o málo známých a zajímavých skutečnostech neprospívá jenom CR. Image by měl stavět na přírodních a historických zvláštностech, ale v současné době by měl především vycházet z vědomostního, inovačního a myšlenkového potenciálu území.
- CR pomáhá oslovení potencionálních investorů prostřednictvím místních památek, událostí a kulturních hodnot, činí z těchto hodnot významné nástroje hospodářského rozvoje a tím je vlastně ekonomicky zhodnocuje.
- CR pomáhá oslovit potencionální zákazníky či spolupracovníky místních subjektů (nejen podniků, ale například i vysokých škola), napomáhá realizaci a prosazení rozvojových aktivit a projektů.

Vybavenost pro cestovní ruch

Největší absolutní počet ubytovacích zařízení se v ČR nachází ve Východočeském kraji (23 %), následuje kraj Jihočeský (16 %). Největší kapacita s ohledem na počet pokojů v těchto zařízeních je ale v Praze (18 %) a teprve potom ve Východočeském kraji (17 %).

Jednotlivé kraje můžeme podle ubytovacích zařízení rozdělit do několika skupin:

- Typ velkoměstský
- Typ městský
- Typ sportovně-turistický
- Typ lázeňský
- Typ ekonomický

Statistika rozlišuje několik typů zón CR. Nejvíce ubytovacích zařízení se v ČR nachází v oblasti nevyhraněné zóny (32 %), následuje zóna horského cestovního ruchu

(29 %) a zóna městského a kulturně-poznávacího cestovního ruchu (19 %). Zóny cestovního ruchu korespondují s výše uvedenou typologií ubytovacích zařízení, respektive v jednotlivých zónách existují rozdílné typy ubytovacích zařízení. Viz Foret (2001).

4. POPIS OBLASTI

4.1. Kunovice

Město Kunovice se nachází na jihovýchodní Moravě v jihozápadní části Zlínského kraje 3 km jižně od Uherského Hradiště. Leží na řece Olšavě nedaleko jejího ústí do řeky Moravy v nadmořské výšce 185 m. Kunovice se rozkládají v úrodné nížině Dolnomoravského úvalu, z jihu jsou ohraničeny Hluckou pahorkatinou, patřící k Vizovické vrchovině, ze západu pak pohořím Chřiby.

Kunovice byly od roku 1971 součástí města Uherské Hradiště jako jeho městská část. V roce 1990 občané v místním referendu vyjádřili svoji vůli město osamostatnit. 1. ledna 1991 se začala psát novodobá historie samostatných Kunovic. V roce 1997 byly Kunovice prohlášeny městem. Dnes žije ve městě 5 400 obyvatel.

Město má bohatou historii. Svědčí o tom množství archeologických nálezů již ze starší doby kamenné. V době velkomoravské na území dnešních Kunovic leželo několik osad, jejichž funkcí bylo střežit přístup k centru Velkomoravské říše. Vojensko-strategická poloha Kunovic, ležících na křižovatce starých obchodních cest, hrála vždy v jejich dějinách podstatnou roli. První písemná zmínka o Kunovicích pochází z 13. ledna 1196, kdy zde byla datována listina olomouckého knížete Břetislava pro klášter Hradisko u Olomouce se zaznamenaným místem jednání - Cunovicz. Jméno pochází pravděpodobně od jména franckého knížete Kunráda – česky Kuna (Kuno), jehož potomci se nazývali Kunovici.

Pro svou výhodnou zeměpisnou polohu byly Kunovice zemědělskou oblastí známou ovocnářstvím, zelinářstvím a vinařstvím. Rozvoji průmyslu napomohlo vybudování železnice, Kunovice se staly důležitým nákladním a osobním železničním uzlem a spojkou mezi Vlárskou dráhou a tratí Břeclav - Přerov. Za první republiky zde byly dvě cihelny, mlýn s elektrárnou a začal se rozvíjet potravinářský průmysl. Kunovice jsou známy především výrobou letadel. Je zde letiště s mezinárodními parametry. Leteckou výrobu dnes připomíná unikátní letecké muzeum.

Město dnes žije bohatým kulturním životem a místními tradicemi – především masopust, jízda králů a hody s právem se staly významnými kulturními akcemi, které jsou známy v celém regionu Slovácka. Také pálení čarodějnic a stavění máje na jaře a vánoční zpívání v zimě přitahují každoročně hodně lidí z blízkého i vzdálenějšího okolí. Viz Město Kunovice (2006).

4.2. Hluk

Město Hluk se nachází ve Zlínském kraji, ve vzdálenosti cca 10 km jihovýchodně od města Uherského Hradiště. Městem protéká říčka Okluky. V roce 1525 byl povýšen králem Ludvíkem Jagellonským na městečko a v roce 1970 na město. Ve městě žije 4363 obyvatel.

Hluk je charakteristickou ulicovou obcí. Nejvýznamnější je ulice Hlavní, která tvoří páteř celého města. Ve středu této ulice se nachází centrum - náměstí Jana Ámose Komenského. Zde najdete jak obchody, tak i centrum vzdělání, kultury a samosprávy. v blízkosti náměstí, za říčkou Okluky, je možnost i sportovní vyžití na sportovní hale, na tenisových kurtech či koupališti. Pokud budete mít hlad, můžete si vybrat z několika restaurací, kaváren nebo pizzerie. Viz Město Hluk – základní informace (2009).

Hluk, latinsky Hlucium (odvozeno od hlučně tekoucí vody) je jednou z nejstarších osad naší vlasti. Leží v oblasti starého osídlení doloženého archeologickými nálezy již 2000 - 2500 let před Kristem. Jeho jméno je často spojováno s Luckým polem, uváděným v Kosmově kronice v letech 1099 a 1116. Byl součástí Lucké provincie jako zeměpanská ves. Viz Město Hluk – historie (2009).

Ve městě se každoročně pořádají svatovavřínecké hody (v srpnu) a fašank. Nejznámější tradicí je jízda králů, která je součástí Dolňáckých slavností, které se konají jednou za tři roky. Nejbližší Dolňácké slavnosti se uskuteční letos.

Nejznámějším sportem v Hluku je stolní tenis, v kterém místní oddíl dosahuje dlouhodobě velmi dobrých výsledků na celorepublikové úrovni (ženy hrají Extraligu – nejvyšší soutěž v rámci ČR).

5. NÁVRH CYKLOSTEZKY

5.1. Vznik a vývoj kola

5.1.1. Předchůdci kola

Počátky cyklistiky bývají spojovány s vynálezem německého barona Karla Friedricha Draise ze Sauerbronnu. Avšak je pravděpodobné, že dvoukolový jednostopý dopravní prostředek existoval již v některé ze starověkých kultur. V Egyptě byla v Luxoru na jednom z obelisků, jehož vznik se klade do roku 1300 před n. l., nalezena mezi hieroglyfy kresba jakéhosi běhacího stroje poháněného odrážením nohama od země. Podobná kresba byla odkryta v hrobce egyptského vládce Tutanchamóna z roku 1350 před n. l. Mezi nedávno objevenými náčrtky vynikajícího středověkého myslitele a umělce Leonarda da Vinci byl také jeden znázorňující jízdní kolo.

V posledním desetiletí 18. století viděli Pařížané takzvanou celeriferu, vynález mladého šlechtice Médé de Sivrac. Byla to dvě loukoťová, snad kočárová kola připevněná v dřevěném rámu za sebou.

Roku 1813 sestrojil Němec Karl Friedrich Drais tzv. drezínu, po němž dostala i jméno. Drezína byla vlastně jakási koloběžka pro dospělé. Skládala se ze dvou loukoťových kol zasazených za sebou v dřevěném rámu. Jezdec seděl jako na koni ve středu velocipedu, opíral se hrudí o dřevěnou opěrku a řídil dřevěnou ojí přední kolo. Pohon obstarával odrážením nohama od země. V roce 1818 si dal Drais vynález patentovat. Viz Bakalář, Cihlář, Černý (1984).



Obr. 3 Karl Friedrich Drais na své drezíně³

³ Laufrad-tilting – Karl Drais [online]. 2006 [cit-2011-04-21]. Dostupný z WWW: < <http://www.laufrad-tilting.de/assets/images/Drais.jpg> >.

5.1.2. První kola

„V roce 1839 přišel skotský výrobce vozů z Courthillu Kirkpatrick McMillan se strojem využívajícím táhlového pohonu. Poháněno bylo zadní kolo, a proto bylo větší než přední. V roce 1845 připevnil saský mechanik Mylius na přední kolo draisiny kliky a na ně pedály. Stejný nápad měl o tři roky později Francouz G. Lacon. Za pět let nato vyjel ze své dílny ve Schweinfurtu nástrojař Philipp Moritz Fischer na draisině ještě s dřevěným rámem a s loukoťovými koly, ale také již s klikami a pedály na předním kole. Stejným způsobem zdokonalil draisinu v Paříži v roce 1861 Ernest Michaux, syn kováře Pierra Michauxe.

Stejnou myšlenku měli tedy v krátkém časovém rozmezí čtyři mechanici. Pouze Michauxové dokázali nápad vhodně realizovat, a proto se jim podařilo zmodernizovanou draisinu uvést do života. Pierre Michaux vedl o autorství vynálezu soudní spor s Paulem Lallementem. Když Lallement spor prohrál, odjel do Spojených států a tam později položil základy k průmyslové výrobě jízdních kol.



Obr. 4 Draisina Philippa Moritze Fischera⁴

Michauxova novinka si brzy získala oblibu Pařížanů, takže počet zájemců o nový dopravní prostředek vzrůstal. První rok dostali Michauxové sice jen dvě objednávky, ale už následující rok vyrobili 150 strojů. S přihlédnutím k tehdejším výdělkovým možnostem lze obnos 500 zlatých franků za jeden kus srovnat s dnešní cenou slušného automobilu.

V roce 1867 se v Paříži konala Výstava Exposition Universelle, na níž se Michauxova dílna představila pod jménem Compagnie Parisienne zmodernizovaným výrobkem, kovovým bicyklem s předním kolem větším. Mechanici totiž zjistili, že délka dráhy ujeté na jedno šlápnutí je v přímém poměru k průměru předního kola, že

⁴ *Geschichte des Fahrrades* [online]. 2007 [cit-2010-11-27]. Dostupný z WWW: <http://www.heulboraradteam.de/printable/images/scannen0006_160.jpg>.

tedy na jedno otočení klik lze na stroji, jehož pření kolo má průměr 90 cm, ujet zhruba 3 metry. Důsledkem zjištění této závislosti byl růst průměru předního kola, na němž byly upevněny kliky a pedály, až na 180 cm. Nastala éra vysokých kol.



Obr. 5 Vysoké kolo⁵

Aby bicykl zpopularizovali, uspořádali Michauxové poslední květnový den roku 1868 v pařížském parku Saint Cloud cyklistický závod. Pozvali k němu prostřednictvím tisku publikum a obstarali závodníky. Trať dlouho 1200 metrů projel první mladý Angličan James Moore, přítel Ernesta Michauxe.

Podnik Michauxových měl takový úspěch, že se v roce 1869 konalo ve Francii přes sto cyklistických závodů. Nesnáze byly však se závodní dráhou. Možnosti byly vlastně jen dvě: parky nebo dostihové dráhy. Z dostihového sportu převzala cyklistika kromě závodní dráhy zpočátku i oblečení. A na základě pravidel dostihového sportu sestavil první pravidla cyklistiky tajemník Victora Huga Richard Lesclide. Pochopil, že cyklista potřebuje organizaci a jednotné řízení. Proto v roce 1869 založil první cyklistický časopis na světě *Le vélodrome illustré*.

Z Francie se cyklistika začala šířit do celé Evropy. Na doporučení vítěze prvních známých závodů Jamese Moora se rozběhla výroba bicyklů v Coventry. V roce 1875 byla v Chebu založena filiálka této anglické továrny na kola značky Premier. Za první rok v ní šest dělníků postavilo 2000 kol. Krátce před první světovou válkou jí vyrostla konkurence v továrně ESKA. Před první světovou válkou vyráběli kola i Laurin a Klement v Mladé Boleslavi.

Později se kola začala vyrábět ve Stuttgartu. Dřevěné rámy začaly ustupovat rámcům kovovým. V roce 1869 nahradil Madison loukoťová kola koly vypletenými

⁵ Muzeum jízdních kol [online]. 2010 [cit-2010-11-27]. Dostupný z WWW: <<http://files.muzeumjizdnichkol.cz/200003320-6906f6a015/grand-bi-19e.jpg>>.

dráty. Následující rok Američan Bradford navlékl na ráfky pryžové obruče a učinil tím jízdu na bicyklu trochu snesitelnější. Francouz Guilmet usnadnil otáčení kol válečkovým ložiskem, avšak jeho myšlena nebyla tehdy doceněna.

Jakmile se kola přestala vyrábět jednotlivě v kovárnách a stala se sériovým průmyslovým výrobkem, začaly se na evropských silnicích ve stále větší míře objevovat velocipedy nejrůznějších značek, v novinách se vyhlášovaly termíny nových závodů a nových rekordů. Výrobou se zabývalo stále více dílen, vznikaly cyklistické spolky a kluby.

Období vysokých kol se nazývá zlatým věkem cyklistiky. Ale cyklisté musili tehdy zápolit s mnoha těžkostmi, Jedním z největších problémů jízdy na vysokém kole byla stabilita. Bicykly byly tehdy těžké a špatně vyvážené. Silnice byly v té době prašné cesty plné kamení, výmolů a jiných překážek.“ Viz Bakalář, Cihlář, Černý (1984, str. 6, 7, 8).

5.1.3. Moderní kola

„Problémem stability a bezpečnosti jízdy na vysokém kole se na konci minulého století zabývalo nemálo lidí. To vyvolalo otázku, kolik lidí se na jeden bicykl vejde. Nejdříve vznikl tandem, kolo pro dva jezdce. Touha po zvyšování rychlosti vedla k prostému úsudku: Čím více lidí šlape, tím rychleji stroj pojede. A tak se vyráběly triplety pro tři, kvadruplety pro čtyři, kvintuplety pro pět a dokonce sextuplety pro šest osob. Kolo však bylo a zůstalo dopravním prostředkem individuálním a tak také pokračoval jeho další vývoj. Pro konečnou podobu jízdního kola byl rozhodující rok 1884. První náznak přinesl typ Kangaroo (česky klokan), jehož přední kolo mělo průměr jen 91 cm a bylo poháněno pomocí převodníku, řetězu a pastorku. Systém pohonu je už stejný jako u dnešního kola, avšak u dnešních kol je poháněno zadní kolo.

Poslední vývojová fáze je Rower Safety Bicykl (neboli bezpečné kolo) Johna Kempa Starleye. Mělo už základní znaky dnešního jízdního kola. Řídítka byla upevněna ve vidlici a přední kolo bylo řiditelné přímo. Bicykl měl dvě stejně velká kola, osa s ložisky a pedály byla uprostřed stroje, tlak nohou na pedály se převáděl řetězem obepínajícím převodník a pastorek na zadním kole a rám měl tvar lichoběžníku. Teprve irský zvěrolékař John Boyd Dunlop dovršil vývoj kola tím, že místo pryžových obručí navlékl na ráfky pneumatiky plněné vzduchem. Tím konečně odstranil tvrdé

a pro jezdce bolestivé otřesy a učinil jízdu na bicyklu relativně pohodlnou. Primitivní pneumatiky obepínaly jen pruhy plátna a ty se musely často vyměňovat. Dunlop za čas nahradil plátno protektorovými plášti.



Obr. 6 John Boyd Dunlop⁶

Bratři Michelinové ve Francii zdokonalili pneumatiku tak, že ji bylo možno snímat a že ji bylo možno při závodech i opravovat. Kolo získávalo oblibu nejen u spotřebitelů, ale také u výrobců, neboť ti brzy pochopili, že je to výnosný obchod.“ Viz Bakalář, Cihlář, Černý (1984, str. 8, 9).

5.2. Druhy cyklistické dopravy

- *Dopravní - jízda na kole je přepravou k cíli.*

Především každodenní doprava s cíli v zastavěném území sloužící k přepravě do zaměstnání, do školy a za občanskou vybaveností. Vyznačuje se náročností na co nejkratší spojení, které si v případě nevhodného trasování cyklistické komunikace sama hledá. Každodenní cyklisté jsou většinou znalí situace v provozu na pozemních komunikacích a jezdí většinou jednotlivě. Využití jízdního kola není tolik závislé na počasí.

- *Turisticko - rekreační - cílem je samotná jízda na kole.*

Doprava především za cíli mimo zastavěná území. Nevadí menší zajižděky, jsou-li navíc zpestřeny umístěním v atraktivním prostředí (výhledy, zeleň, apod.). Typickými představiteli jsou víkendoví cyklisté, mnohdy i s malými dětmi. Tomu je třeba

⁶ John Boyd Dunlop [online]. [cit-2010-11-27]. Dostupný z WWW: <http://panni.lapunk.hu/tarhely/panni/kepek/jb_dunlop_2.jpg>.

uzpůsobit návrh trasy, zejména křižování s jinými druhy dopravy. Je závislá na příznivém počasí. Cyklisté jezdí jednotlivě, ale častěji i ve skupinách.

- *Sportovní - jízda na kole je prostředkem zvyšování sportovní výkonnosti.*

Cyklisté využívají pro sportovní jízdu zpravidla motoristických komunikací, na kterých mohou dosahovat vyšších rychlostí (na rovině až 50 km/h) nebo speciálních závodních drah (bikros, freestyle apod.). Pro sportovní jízdu nejsou omezujícím předpokladem ani strmější stoupání. Viz Cyklistika Krnov.

5.3. Druhy kol

Silniční kolo

„Je nejstarším a neklasičtějším typem. Poznávacím znakem jsou především řídítka-berany se svisle upevněnými brzdami a velikost kol 28 palců. Silniční kolo je nejlehčí a nejrychlejší, je ideální na hladké asfaltové povrchy. Jezdí se s ním těžko mimo pevné cesty, hrozí časté defekty, rám je také tuhý a každou nerovnost jezdec cítí. Ani stabilita není velká. Silniční kolo preferují vyznavači sportovní jízdy.“ Viz Halada (2007, str. 12).



Obr. 7 Silniční kolo⁷

Horské kolo

„Je dnes v Česku nejpočetněji zastoupeným typem. Vyvinuli ho v druhé půli 70. let v USA, zkratkou se nazývá MTB (Mountain bike), Jeho hlavní předností je velká výdrž a je možné jej využívat téměř v každém terénu či na každém povrchu. Horské kolo má průměr kol 26 palců. Převody s velkým rozpětím umožňují jet rychle po rovině

⁷ Mirasport [online]. 2007 [cit-2010-11-27]. Dostupný z WWW: <<http://www.mirasport.cz/novinky/kyron-akce.jpg>>.

a zároveň zdolat prudké stoupání. Může mít pevný rám, odpruženou přední vidlici nebo být celoodpružené.“ Viz Halada (2007, str. 12).



Obr. 8 Horské kolo⁸

Trekové (trekkingové) kolo

„Vzniklo ze snahy spojit přednosti silničního i horského kola. Velikost kol 28 palců a užší, řídítka jsou rovná či křídélková, převody stejné jako na horském kole. Na silnici je rychlejší, v náročném terénu však postrádá potřebou stabilitu, hladší gumy s jemným vzorkem podkluzují. Je určeno ryze rekreačním cyklistům, hodí se na několikadenní túry po silnicích a pevných cestách.

Ve sportovnější variantě se označuje i jako *krosové*, ve variantě s blatníky, světly a nosiči jde o *city-bike*, američtí výrobci ho zase řadí do kolonky nazvané příznačně *hybrid*.“ Viz Halada (2007, str. 13).



Obr. 9 Trekové kolo⁹

⁸ *Rebel bike* [online]. 2001-2010 [cit-2010-11-27]. Dostupný z WWW: <http://www.rebelbike.com/data/clanky/clanek_0040.jpg>.

⁹ *Vase kolo* [online]. [cit-2010-11-27]. Dostupný z WWW: <<http://www.vasekolo.cz/80-254-large/damske-trekove-kolo-bottecchia-tr799.jpg>>.

Dětská kola

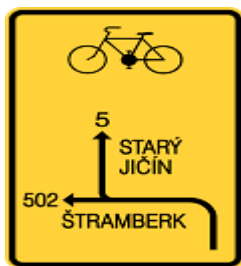
„Stavbou rámu i komponenty se blíží horským či krosovým kolům, mají i podobnou geometrii rámu.

Existují i další typy kol: bikrosová na terénní závody, freestylová kola na skoky a akrobacii, trialová kola, pohodlné cruisery s retro geometrií rámu, od silničních kol odvozené cyklokrosové, dráhové a časovkové speciály, fitness kola, tedy silniční kola s rovnými řídítky jako treková kola, určená pro kondiční jízdy, popřípadě tandemy pro dva jezdce atd.“ Viz Halada (2007, str. 14).

5.4. Cykloznačení

Cyklistické trasy dělíme na *cyklotrasy* a *cykloturistické trasy*. Všechny prvky cyklistického značení mají žlutou podkladovou barvu.

Cyklotrasy jsou ty, které vedou po silnicích, dobrých místních a účelových komunikacích. Jejich značení je podobné jako u silničního značení pro motorová vozidla. Používají se tři základní cykloznačky: *Návěst před křižovatkou*, *Směrová tabule* a *Směrová tabulka*. Na všech najdete symbol kola, číslo dané trasy a na směrových tabulích i kilometrové vzdálenosti k dalším cílům na trase. Umisťují se stejně jako dopravní značky před každou křižovatkou nebo odbočkou cyklotrasy.



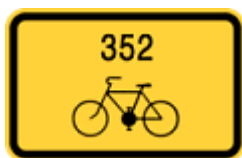
Obr. 10 IS 20 Návěst před křižovatkou¹⁰



Obr. 11 IS 19d Směrová tabule (s dvěma cíli)¹¹

¹⁰ Klub českých turistů – cykloznačení [online]. 2005-2009 [cit-2010-11-27]. Dostupný z WWW: <<http://www.klubituristu.cz/turisticke-znacení/cykloznacení>>.

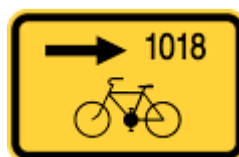
¹¹ taktéž



Obr. 12 IS 21a Směrová tabulka (přímo)¹²



Obr. 13 IS 21b Směrová tabulka (vlevo)¹³



Obr. 14 IS 21c Směrová tabulka (vpravo)¹⁴

Cykloturistické trasy jsou ty, které vedou většinou po horších polních či lesních cestách nebo terénem. Jsou vyznačeny pásovými značkami o rozměru 14x14 cm, které mají krajní pásy žluté a prostřední je červený, modrý, zelený nebo bílý. Mohou být také doplněny na šipku. Jedná se tedy o podobné značení jako u tras pěších nebo lyžařských, jen základní barva je žlutá a značky jsou přibližně jednou tak velké, aby byly pro cyklisty lépe viditelné. Pásové značení je doplněno směrovkami, které oproti těm pěším mají opět žlutý podklad, jen dvě řádky textu a v záhlaví napsáno "Cyklotrasa KČT č. ...". Viz Klub českých turistů (2005-2009).



Obr. 15 Cykloturistická značka a šipka¹⁵



Obr. 16 Cykloturistická směrovka¹⁶

¹² Klub českých turistů – cykloznačení [online]. 2005-2009 [cit-2010-11-27]. Dostupný z WWW: <<http://www.klubbturnistu.cz/turistické-znacení/cykloznačení>>.

¹³ taktéž

¹⁴ taktéž

¹⁵ taktéž

¹⁶ taktéž

5.5. Proč cyklostezku stavět?

Z Kunovic do Hluku vede úzká nebezpečná silnice. Pro cyklisty je nevhodná, protože neobsahuje žádnou krajnici, jsou zde některé nepřehledné zatáčky a vozidla zde jezdí často vyšší rychlostí, než je povolená rychlost. Protože hlavní křižovatka v Kunovicích je světelná, je velmi častým jevem při cestě z Kunovic, že cyklistu předjíždí kolona několika vozidel v krátkém časovém okamžiku.

Mezi Kunovicemi a Hlukem je na silnici velké převýšení. Cyklista jedoucí z Kunovic musí překonat výškový rozdíl 106 m.



Obr. 17 Nebezpečná zatáčka za Kunovicemi¹⁷

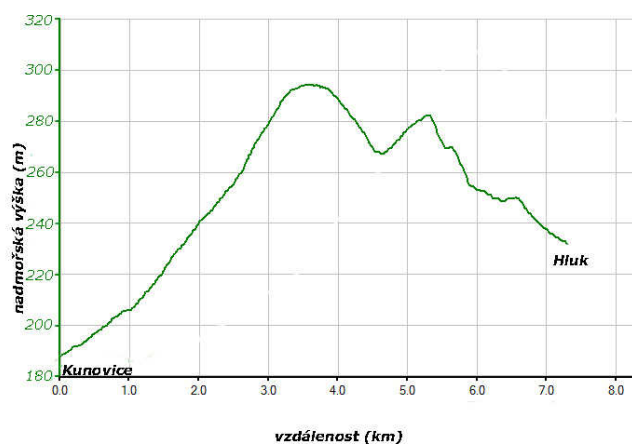
Na silnici je velký provoz. Je to čtvrtá nejfrekventovanější silnice v blízkém okolí. Celoroční průměrná intenzita dopravy z roku 2005 je 4386 všech vozidel. Viz sčítání (2005).

Mnoho lidí jezdí z Kunovic do Hluku a z Hluku do Uherského Hradiště do práce, na koupaliště.

Cyklostezka by měla návaznost na ostatní vinařské stezky. Z Hluku lze dále pokračovat do Ostrožské Lhoty, Dolního Němčí a do Blatničky. Z Kunovic do Veselí nad Moravou, na Modrou, do Kostelan nad Moravou a je možno se napojit na cyklostezku podél Baťova kanálu.

Velké převýšení na silnici, by se dalo cyklostezkou zmenšit.

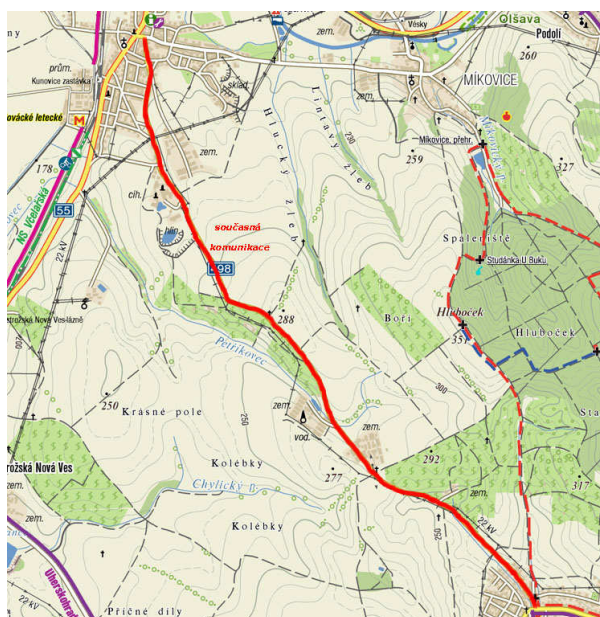
¹⁷ Vlastní archiv



Graf 5.1 Profil hlavní silnice z Kunovic do Hluku¹⁸

Nadmořská výška:

- 189 m Kunovice
- 230 m Hluk
- Vrchol kopce 295 m



Obr. 18 Trasa hlavní silnice Kunovice - Hluk¹⁹

Délka trasy: 7.2 km

Nastoupané metry: 120 m (při cestě z Kunovic)

70 m (při cestě z Hluku)

Obtížnost: střední

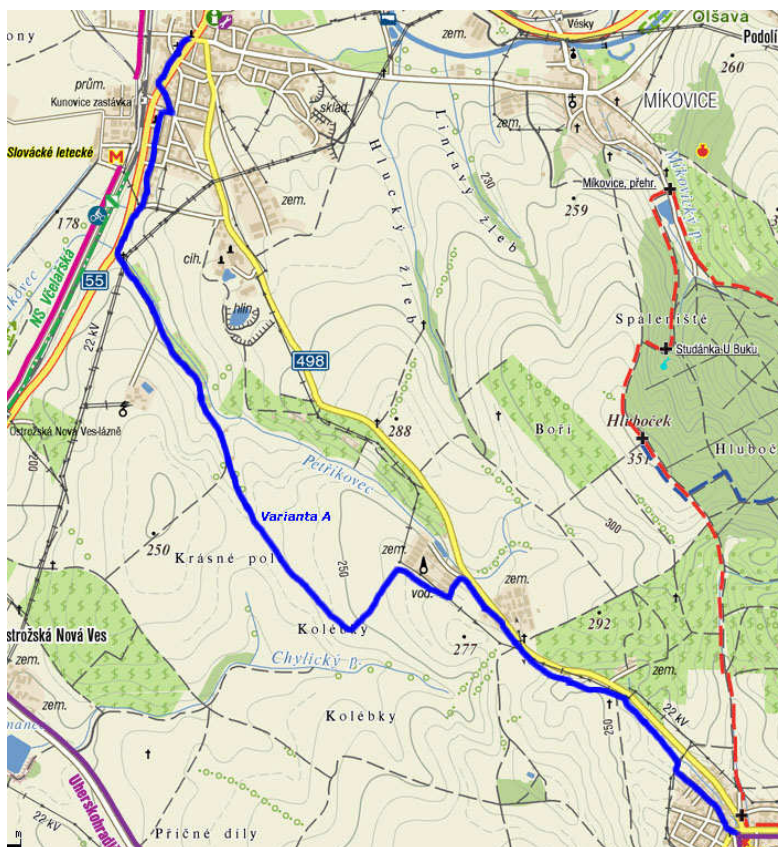
¹⁸ pomocí GPS zařízení Garmin Edge 705 a software Training Center

¹⁹ pomocí mapy.cz

5.6. 2 návrhy podle mapy

5.6.1. Varianta A

Směr Ostrožská Nová Ves – Hluk



Obr. 19 Varianta A zakreslená v mapě²⁰

Délka trasy: 8 km

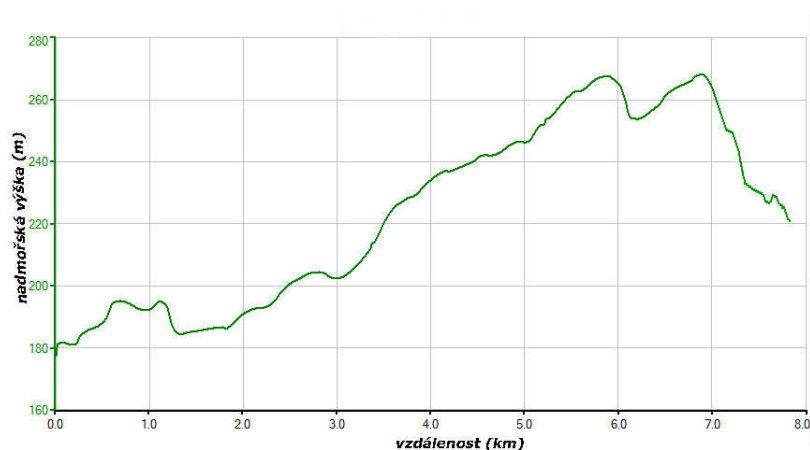
Nastoupané metry: 100 m (při cestě do Hluku)

65 m (při cestě do Kunovic)

Obtížnost: lehká

V příloze číslo 2, se nacházejí fotografie současného stavu komunikace, která by měla být základem budoucí stezky.

²⁰ pomocí mapy.cz



Graf 5.2 Profil varianty A²¹

Nadmořská výška:

- 189 m Kunovice
- 230 m Hluk
- Vrchol kopce 268 m

Navrhovaná cyklostezka by začínala v Kunovicích na hlavní křižovatce v ulici Na Rynku, kde by se pokračovalo dále směrem na Ostrožskou Novou Ves a u staré školy se překročí silnice I./55, kde by se stávající přechod pro chodce rozšířil o přejezd pro cyklisty. Pokračovalo by se ulicí Červená cesta, z ní se odbočí doprava do ulice Kamenná a následně doleva do ulice Šlerkova, která stezku vyvede z Kunovic zpět k silnici I./55.

V úseku o délce 100 metrů by se musela vybudovat samostatná cyklostezka, protože se zde nenachází žádná místní komunikace. V uvedeném úseku má silnice I./55 velmi širokou krajnici a její částečné rozšíření a oddělení od hlavní silnice by vyřešilo tento problém.

Dále se odbočí doleva a pokračuje se po účelové komunikaci s asfaltovým povrchem, která slouží SVK Uherské Hradiště. Tato komunikace je velmi málo používaná, a proto je pro cyklisty bezpečná. Jede se po ní 500 m, a pak tato silnice odbočuje k vodárně, zatímco cyklostezka pokračuje rovně.

Nyní tady existuje polní cesta, která je využívána zemědělskou technikou při obhospodařování okolních polí. Cyklostezka by vedla v těsném sousedství současné

²¹ pomocí GPS zařízení Garmin Edge 705 a software Training Center

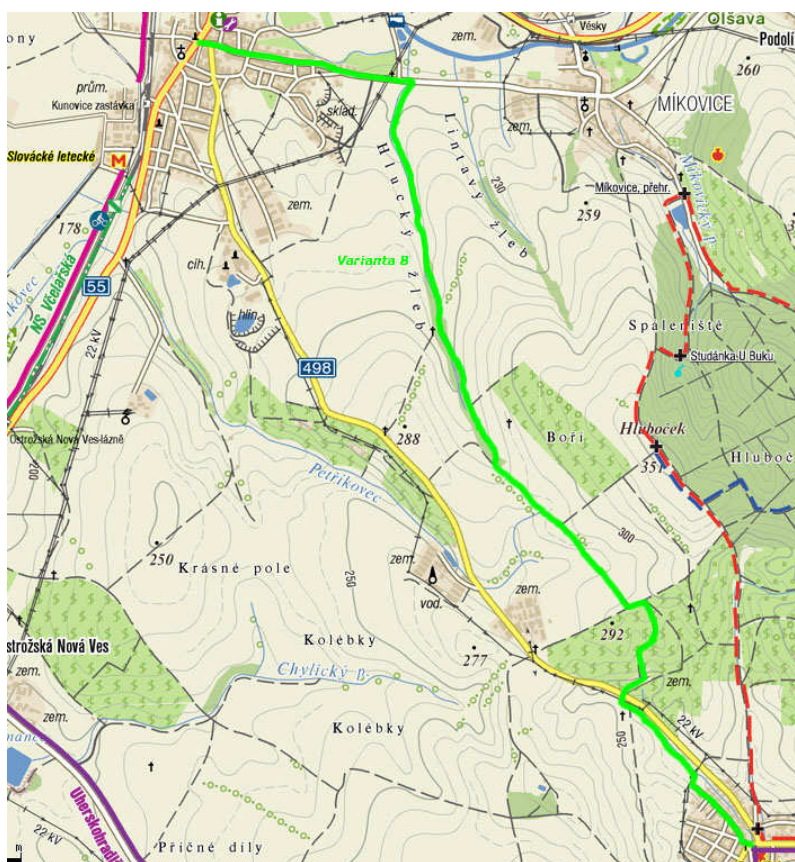
polní cesty. Po vystoupení na nejvyšší bod se odbočí doleva a další polní cesta nás dovede k vepřínu firmy Zevos. Vepřín se objede a sjede se dolů k hlavní bráně.

Dále cyklostezka pokračuje podél silnice II./498, kde je za příkopem silnice dostatek prostoru pro vybudování stezky. Za Novým Dvorem se cyklostezka vzdálí od silnice II./498 a pokračuje k potoku Žabínek. Od tohoto úseku se cyklostezka musí vybudovat, není zde ani žádná polní cesta. Podél tohoto potoka pokračuje cyklostezka do Hluku do ulice Na Přídělech.

Touto málo frekventovanou ulicí se dostaneme k hlucké hlavní křižovatce, odkud se dá dále pokračovat k hluckému koupališti, po cyklostezce do Ostrožské Lhoty nebo dále do středu Hluku, odkud můžeme pokračovat po cyklostezce do Dolního Němčí, Blatničky a Boršic u Blatnice.

5.6.2. Varianta B

Směr Míkovice – Hluk



Obr. 20 Varianta B zakreslená v mapě²²

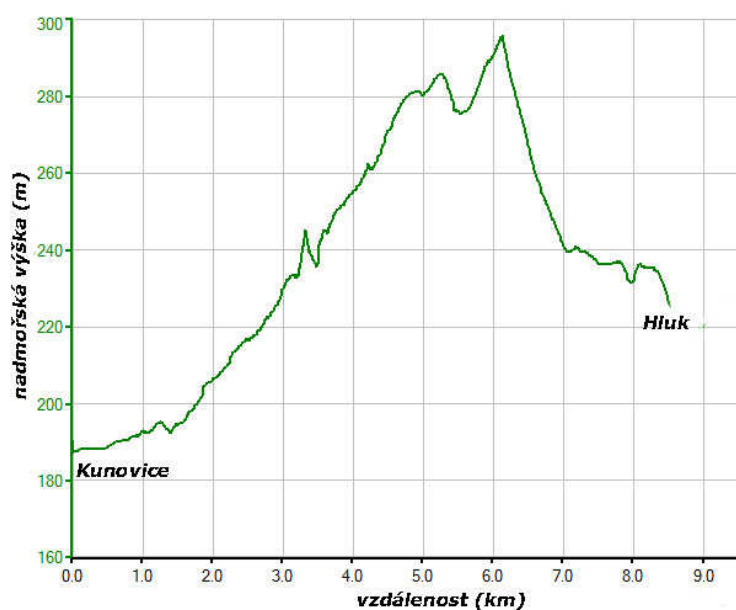
²² pomocí mapy.cz

Délka trasy: 8,5 km

Nastoupané metry: 120 m (při cestě z Kunovic)

85 m (při cestě z Hluku)

Obtížnost: střední



Graf 5.3 Profil varianty B²³

Nadmořská výška:

- 189 m Kunovice
- 230 m Hluk
- Vrchol kopce 295 m

Varianta B by začínala takéž na hlavní křižovatce v Kunovicích, v ulici Na Rynku. Pokračuje se po ulici Lidická směrem na Míkovice. Ulice Lidická je bývalá silnice I./50, ale po stavbě obchvatu už je využívána pouze pro místní dopravu. Po 1,4 km od křižovatky odbočíme do Hluckého žlebu a pokračujeme tak, abychom měli potok po levé straně ruky. V tomto úseku není žádná polní cesta, bude ji tedy nutno vybudovat.

Pokračujeme pořád po stejné straně okolo potoka. V horní části se dostaneme na polní cestu, po které pokračujeme k hluckým vinohradům. Vinohrady sjedeme dolů

²³ pomocí GPS zařízení Garmin Edge 705 a software Training Center

k areálu firmy Zemtech a přejedeme silnici č. II./498, kde by se musel vybudovat přejezd pro cyklisty.

Pokračuje podél potoka Žabínek a vjedeme do Hluku do ulice Na Přídělech. Od tohoto úseku se cyklostezka musí vybudovat, není zde ani žádná polní cesta.

Touto málo frekventovanou ulicí se dostaneme k hlucké hlavní křižovatce, odkud se dá dále pokračovat k hluckému koupališti, po cyklostezce do Ostrožské Lhoty nebo dále do středu Hluku, odkud můžeme pokračovat po cyklostezce do Dolního Němčí, Blatničky a Boršic u Blatnice.

Závěr je stejný jako u varianty A.

5.7. Finanční náklady

5.7.1. Náklady na stavbu cyklostezky

Náklady na vybudování jsou trojího druhu:

- náklady na výkup pozemku
- náklady na stavební práce
- náklady na ostatní vybavení (značení, přejezdy, lavičky, koše, lampy, informační tabule, atd.).

1. Náklady na výkup pozemku

Dle informací odborníka se při stavbě nové cyklostezky většinou vykupuje 3,5 m pozemku na šířku.

Cyklostezka samostatná bývá široká 2,5 m. Zbytek se používá ke stavbě příkopu. Ten je nutné vybudovat, aby nám voda nestékala na stezku.

Od majitelů se pozemky vykupují v řádu v ceně 10 až 20 Kč na metr čtvereční. Což znamená, že na jeden kilometr cyklostezky je zhruba potřeba asi 50 000 Kč.

Vzhledem k velkému množství majitelů pozemků v obou variantách je pravděpodobné, že některý z majitelů nebude ochotný prodat svůj pozemek za výše uvedenou cenu, a proto bude nutno cenu částečně navýšit. Tudíž uvedená přibližná cena 50 000 Kč na 1 kilometr nemusí být konečná, ale může dojít k jejímu navýšení.

2. Náklady na stavební práce

Záleží na několika faktorech:

- jestli je nutné přesouvat zeminu
- povrch stezky (asfaltobeton, asphalt, zpevněná komunikace – štěrk, kamínky).

Nejdražší varianta asfaltobeton (kvalitní povrch, vhodný pro bruslaře) stojí až 6 000 000 Kč včetně DPH.

Asfalt stojí 3 500 000 Kč včetně DPH za 1 km stezky, když není potřeba žádného přesunu zeminy.

Zpevněná komunikace (kamínky, apod.) vyjde na 2 000 000 Kč včetně DPH za 1 km stezky.

3. Náklady na ostatní vybavení

Jedná se o vybavení cyklostezky lavičkami, sedacími soupravami, aby se cyklisti mohli občerstvit, odpočinout. Dále odpadkovými koši, aby nebyla cyklostezka a její okolí znečištěno různými obaly a PET lahvemi. Některé cyklostezky mohou být i osvětlené, aby mohly být využité i ve večerních hodinách.

Jestliže se jedná o naučnou stezku, je zapotřebí na trase umístit informační tabule s danou tematikou. Při budování klasické cyklostezky je vhodné umístit na začátek stezky a na konec informační tabule o městě, obci. Cyklista se tak dozví mnoho zajímavých, možná i důležitých informací.

Nezbytným doplňkem jsou dopravní značky a přejezdy pro cyklisty, aby mohli bezpečně přejet přes silnici.

Dopravní značky informativní jsou dopravní značky, které poskytují účastníku provozu na pozemních komunikacích nutné informace, slouží k jeho orientaci nebo mu ukládají povinnosti stanovené tímto zákonem nebo zvláštním právním předpisem.

Orientační ceny na ostatní vybavení:

- Lavička 3 350 Kč bez DPH
- Sedací souprava 4 250 Kč bez DPH
- Odpadkový koš 2 700 Kč bez DPH Viz lavičky-koše (2007).
- Informativní značky
 - Tabule pro cyklisty s jedním cílem 1089 Kč s DPH
 - Směrová tabulka pro cyklisty rovně 482 Kč s DPH
 - Směrová tabulka pro cyklisty doleva 482 Kč s DPH
 - Směrová tabulka pro cyklisty doprava 482 Kč s DPH
- Dopravní značka – stezka pro chodce a cyklisty 944 Kč s DPH
 - konec stezky pro chodce a cyklisty 944 Kč s DPH
- Výstražné značky – Cyklisté 893 Kč s DPH
- Přejezd pro cyklisty 857 Kč s DPH
- Sloupky pro dopravní značky 550 Kč s DPH
- Kotvící patky 828 Kč s DPH Viz vakoshop.
- Vyznačení přejezdu pro cyklisty barvou na silnici 2000 Kč s DPH

5.7.2. Náklady na variantu A

Z celkové délky 8 kilometrů se 2,2 kilometrů nemusí stavět ani vykupovat pozemek. Mezi budovaným úsekem se nachází 100 metrů cesty, která by se musela vybudovat. Celkem se tedy musí vybudovat 5,8 kilometrů.

Náklady na výkup pozemku

- vykupovaná plocha $5800 \times 3,5 = 20\,300 \text{ m}^2$
- náklady na výkup $20\,300 \times 15 = 304\,500 \text{ Kč}$

Náklady na výstavbu (stavební úpravy)

- $5,8 \times 3\,000\,000 = 17\,400\,000 \text{ Kč}$

Ostatní náklady

- 2x lavička = $3350 (+20\% \text{ DPH}) \times 2 = 8\,040 \text{ Kč}$
- 1x sedací souprava $4250,- + 20\% \text{ DPH} = 5\,100 \text{ Kč}$
- 3x odpadkový koš $2700,- (+ 20\% \text{ DPH}) \times 3 = 9\,720 \text{ Kč}$
- Informativní značky
 - 4 x tabule pro cyklisty s jedním cílem
 $4 \times 1089 = 4\,356 \text{ Kč s DPH}$
 - 15 x směrová tabulka pro cyklisty rovně
 $15 \times 482 = 7\,230 \text{ Kč s DPH}$
 - 10 x směrová tabulka pro cyklisty doleva
 $10 \times 482 \text{ Kč} = 4\,820 \text{ Kč s DPH}$
 - 9 x směrová tabulka pro cyklisty doprava
 $9 \times 482 = 4\,338 \text{ Kč s DPH}$
- Dopravní značka – 3 x stezka pro chodce a cyklisty
 $3 \times 944 = 2\,832 \text{ Kč s DPH}$

- 3 x konec stezky pro chodce a cyklisty

$$3 \times 944 \text{ Kč} = 2\,832 \text{ Kč s DPH}$$

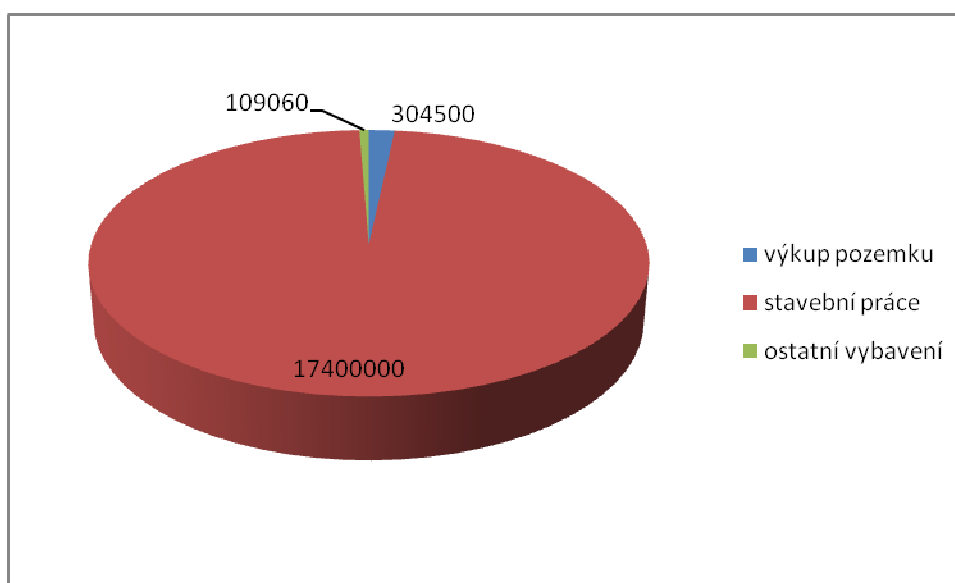
- 4 x přejezd pro cyklisty $4 \times 857 = 3\,428 \text{ Kč s DPH}$
- 38 x sloupky pro dopravní značky $38 \times 550 = 20\,900 \text{ Kč s DPH}$
- 38 x kotvící patky $38 \times 828 = 31\,464 \text{ Kč s DPH}$
- 2 x vyznačení přejezdu pro cyklisty barvou na silnici
 $2 \times 2000 = 4000 \text{ Kč s DPH}$

Celkem: $8040 + 5100 + 9720 + 86\,200 = 109\,060 \text{ Kč s DPH}$

Celkové náklady

- $304\,500 + 17\,400\,000 + 109\,060 = \mathbf{17\,813\,560 \text{ Kč s DPH}}$ *Bez mezd.

Rozmístění dopravních značek je uvedeno v příloze číslo 3.



Graf 5.4 Náklady na vybudování cyklostezky – varianta A

Levnější verze varianty A

Kdybychom chtěli zvolit levnější verzi, museli bychom místo asfaltu použít zpevněnou komunikaci.

Náklady na výkup pozemku

- vykupovaná plocha $5800 \times 3,5 = 20\,300 \text{ m}^2$
- náklady na výkup $20\,300 \times 15 = 304\,500 \text{ Kč}$

Náklady na výstavbu (stavební úpravy)

- $5,8 \times 2\,000\,000 = 11\,600\,000 \text{ Kč}$

Ostatní náklady

- 2x lavička = $3350 (+20\% \text{ DPH}) \times 2 = 8\,040 \text{ Kč}$
- 1x sedací souprava 4250,- + 20% DPH = 5 100 Kč
- 3x odpadkový koš 2700,- (+ 20% DPH) $\times 3 = 9\,720 \text{ Kč}$
- Informativní značky
 - 4 x tabule pro cyklisty s jedním cílem
 $5 \times 1089 = 4\,356 \text{ Kč s DPH}$
 - 15 x směrová tabulka pro cyklisty rovně
 $15 \times 482 = 7\,230 \text{ Kč s DPH}$
 - 10 x směrová tabulka pro cyklisty doleva
 $11 \times 482 \text{ Kč} = 4\,820 \text{ Kč s DPH}$
 - 9 x směrová tabulka pro cyklisty doprava
 $10 \times 482 = 4\,338 \text{ Kč s DPH}$
- Dopravní značka – 3 x stezka pro chodce a cyklisty
 $3 \times 944 = 2\,832 \text{ Kč s DPH}$

- 3 x konec stezky pro chodce a cyklisty

$$3 \times 944 \text{ Kč} = 2\,832 \text{ Kč s DPH}$$

- 4 x přejezd pro cyklisty $4 \times 857 = 3\,428 \text{ Kč s DPH}$
- 38 x sloupky pro dopravní značky $38 \times 550 = 20\,900 \text{ Kč s DPH}$
- 38 x kotvící patky $38 \times 828 = 31\,464 \text{ Kč s DPH}$
- 2 x vyznačení přejezdu pro cyklisty barvou na silnici
 $2 \times 2000 = 4000 \text{ Kč s DPH}$

Celkem: $8040 + 5100 + 9720 + 86\,200 = 109\,060 \text{ Kč s DPH}$

Celkové náklady: $304\,500 + 11\,600\,000 + 109\,060 = \mathbf{12\,013\,560 \text{ Kč s DPH}}$

**Bez mezd.*

5.7.3. Náklady na variantu B

Z celkové délky 8,5 kilometrů se 1,4 kilometrů nemusí stavět ani vykupovat pozemek. Začátek vede po místní komunikaci. Celkem se tedy musí vybudovat 7,1 kilometrů.

Náklady na výkup pozemku

- vykupovaná plocha $7100 \times 3,5 = 24\,850 \text{ m}^2$
- náklady na výkup $24\,850 \times 15 = 372\,750 \text{ Kč}$

Náklady na výstavbu (stavební úpravy)

- $7,1 \times 3\,000\,000 = 21\,300\,000 \text{ Kč}$

Ostatní náklady

- 5x lavička = $3350 (+20\% \text{ DPH}) \times 5 = 20\,100 \text{ Kč}$
- 2x sedací souprava $4250,- + 20\% \text{ DPH} = 5\,100 \times 2 = 10\,200 \text{ Kč}$
- 7x odpadkový koš $2700,- (+ 20\% \text{ DPH}) \times 7 = 22\,680 \text{ Kč}$

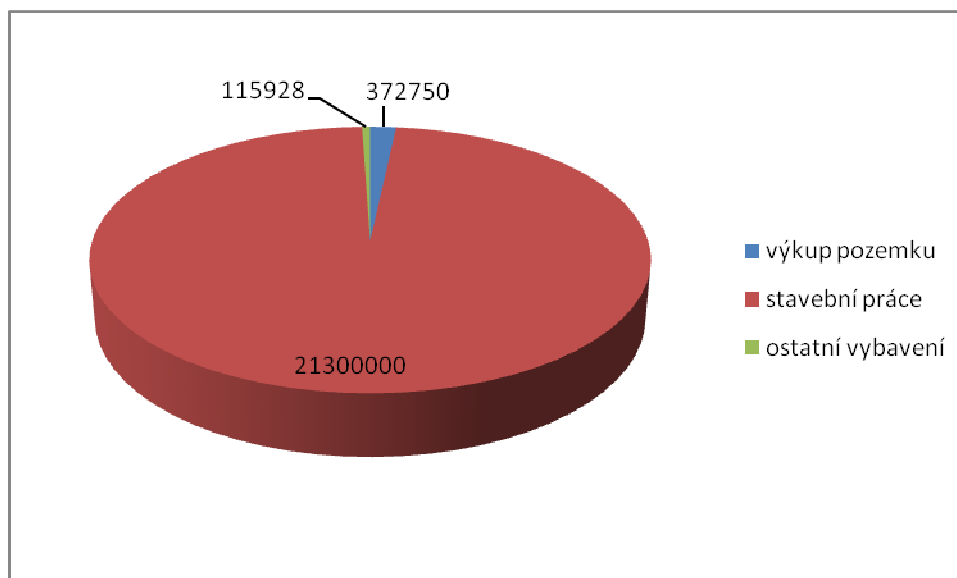
- Informativní značky
 - o 4 x tabule pro cyklisty s jedním cílem
 $4 \times 1089 = 4\,356 \text{ Kč s DPH}$
 - o 7 x směrová tabulka pro cyklisty rovně
 $7 \times 482 = 3\,374 \text{ Kč s DPH}$
 - o 5 x směrová tabulka pro cyklisty doleva
 $5 \times 482 = 2\,410 \text{ Kč s DPH}$
 - o 4 x směrová tabulka pro cyklisty doprava
 $4 \times 482 = 1\,928 \text{ Kč s DPH}$
- Dopravní značka – 4 x stezka pro chodce a cyklisty
 $4 \times 944 = 3\,776 \text{ Kč s DPH}$
 - 4 x konec stezky pro chodce a cyklisty
 $4 \times 944 = 3\,776 \text{ Kč s DPH}$
- 2 x výstražné značky – Cyklisté $2 \times 893 = 1\,786 \text{ Kč s DPH}$
- 2 x přejezd pro cyklisty $2 \times 857 = 1\,714 \text{ Kč s DPH}$
- 26 x sloupky pro dopravní značky $26 \times 550 = 14\,300 \text{ Kč s DPH}$
- 26 x kotvící patky $26 \times 828 = 21\,528 \text{ Kč s DPH}$
- 2 x vyznačení přejezdu pro cyklisty barvou na silnici
 $2 \times 2000 = 4\,000 \text{ Kč s DPH}$

Celkem: $20100 + 10200 + 22680 + 62948 = 115\,928 \text{ Kč s DPH}$

Celkové náklady

- $372\,750 + 21\,300\,000 + 115\,928 = \mathbf{21\,788\,678 \text{ Kč s DPH}}$ *Bez mezd.

Rozmístění dopravních značek je uvedeno v příloze číslo 4.



Graf 5.5 Náklady na vybudování cyklostezky – varianta B

Levnější verze varianty B

Kdybychom chtěli zvolit levnější verzi, museli bychom místo asfaltu použít zpevněnou komunikaci.

Náklady na výkup pozemku

- vykupovaná plocha $7100 \times 3,5 = 24\,850 \text{ m}^2$
- náklady na výkup $24\,850 \times 15 = 372\,750 \text{ Kč}$

Náklady na výstavbu (stavební úpravy)

- $7,1 \times 2\,000\,000 = 14\,200\,000 \text{ Kč}$

Ostatní náklady

- 5x lavička = $3350 (+20\% \text{ DPH}) \times 5 = 20\,100 \text{ Kč}$
- 2x sedací souprava $4250,- + 20\% \text{ DPH} = 5\,100 \times 2 = 10\,200 \text{ Kč}$
- 7x odpadkový koš $2700,- (+ 20\% \text{ DPH}) \times 7 = 22\,680 \text{ Kč}$

- Informativní značky
 - 4 x tabule pro cyklisty s jedním cílem
 $4 \times 1089 = 4\,356 \text{ Kč s DPH}$
 - 7 x směrová tabulka pro cyklisty rovně
 $7 \times 482 = 3\,374 \text{ Kč s DPH}$
 - 5 x směrová tabulka pro cyklisty doleva
 $5 \times 482 = 2\,410 \text{ Kč s DPH}$
 - 4 x směrová tabulka pro cyklisty doprava
 $4 \times 482 = 1\,928 \text{ Kč s DPH}$
 - Dopravní značka – 4 x stezka pro chodce a cyklisty
 $4 \times 944 = 3\,776 \text{ Kč s DPH}$
 - 4 x konec stezky pro chodce a cyklisty
 $4 \times 944 = 3\,776 \text{ Kč s DPH}$
 - 2 x výstražné značky – Cyklisté $2 \times 893 = 1\,786 \text{ Kč s DPH}$
 - 2 x přejezd pro cyklisty $2 \times 857 = 1\,714 \text{ Kč s DPH}$
 - 26 x sloupky pro dopravní značky $26 \times 550 = 14\,300 \text{ Kč s DPH}$
 - 26 x kotvící patky $26 \times 828 = 21\,528 \text{ Kč s DPH}$
 - 2 x vyznačení přejezdu pro cyklisty barvou na silnici
 $2 \times 2000 = 4\,000 \text{ Kč s DPH}$
- Celkem: $20100 + 10200 + 22680 + 62948 = 115\,928 \text{ Kč s DPH}$

Celkové náklady

- $372\,750 + 14\,200\,000 + 115\,928 = \mathbf{14\,688\,678 \text{ Kč s DPH}}$ *Bez mezd.

5.8. Výhody a nevýhody obou variant

	A	B
Výhody	<p>Sice delší stoupání, ale velmi mírné.</p> <p>Levnější náklady, protože větší část stezky než ve variantě B je již hotová.</p> <p>Přímá návaznost z Včelí naučné cyklostezky v Ostrožské Nové Vsi.</p>	<p>Lepší výhled, zejména na hlucké vinohrady.</p> <p>Možný potenciál vinařské turistiky v areálu Zemtech.</p>
Nevýhody	<p>Zápach v okolí vepřína.</p> <p>Jízda zemědělských strojů.</p> <p>Při výkupu pozemku se na území nachází hodně majitelů.</p> <p>Větší množství značení.</p>	<p>Nevyhneme se cestě do kopce.</p> <p>Musí se vybudovat větší část cyklostezky.</p> <p>Přejezd přes silnici.</p> <p>Po cestě z Hluku náročné stoupání přes vinohrady.</p> <p>Vysoká hladina podzemní vody.</p> <p>Při výkupu pozemku se na území nachází hodně majitelů.</p> <p>Dražší ostatní vybavení.</p>

5.9. Kde sehnat peníze?

Možnosti:

- Městský úřad Kunovice – rozpočet města
- Městský úřad Hluk – rozpočet města
- Krajský úřad Zlín
- Státní fond dopravní infrastruktury
- Fond z Evropské unie – Rozvoj cestovního ruchu (Např. rozvoj kapacit ubytovacích zařízení, vybudování, rekonstrukce a obnova skanzenů, muzeí apod., budování cyklostezek a cyklotras s využitím pro cestovní ruch, prezentace turistických destinací apod.)
- Ministerstvo pro místní rozvoj

5.10. Doporučení

Vzhledem k celkovým nižším nákladům (o 3 975 118 Kč) a nižší obtížnosti bych zvolila variantu A.

Navíc u varianty A je větší část stezky již hotová, tudíž vynaložené náklady budou menší.

Při dostatku peněz bych raději zvolila povrch cyklostezky asphalt, aby cyklostezka byla vhodná za každého počasí. Při zpevněné komunikaci hrozí prašnost a mokro.

Problém může nastat při výkupu pozemku, může nastat situace, že nebudeme schopni všechny požadované pozemky vykoupit nebo budou někteří majitelé požadovat vysoké výkupní ceny.

Největší položkou ceny jsou náklady na výstavbu, výkup pozemku a ostatní vybavení.

6. ZÁVĚR

Záliba v cykloturistice za posledních několik let stoupá a ještě nadále stoupat bude. Cykloturistika je vhodná pro naše zdraví, je ekologická a může sloužit také jako odpočinkový sport. Staví se stále nové cyklostezky a velkou výhodou je návaznost na již stávající cyklostezky. Cyklisté mohou tedy absolvovat stále delší a delší výjezdy.

V první části jsem se zaměřila na teoretická východiska týkající se cestovního ruchu, turistiky a cykloturistiky. A vysvětlila jsem základní pojmy s cykloturistikou související.

Ve druhé části jsem se zabývala popisem oblastí, kudy by cyklostezka vedla. Vypsala jsem základní informace o městě Kunovice a o městě Hluk.

Ve třetí části jsem se zaměřila na vznik a vývoj kola, druhy cyklistické dopravy, druhy kol, cykloznačení a nejdůležitější část mé práce na samotnou cyklostezku. Uvedla jsem důvody, proč by se cyklostezka měla stavět a navrhla dva návrhy, kudy by trasa mohla vést. Návrhy jsem zakreslila do mapy a sestavila profily trasy. Následně jsem zjistila, jaké náklady jsou potřeba při budování nové cyklostezky a jejich orientační ceny. Pro každou variantu jsem počítala náklady zvlášť a ještě jsem možnosti rozdělila na dražší a levnější variantu. Dražší se týká vybudování cyklostezky, levnější vybudování cyklotrasy. Celkové náklady týkající se nákladů na výkup pozemku, nákladů na vybudování cyklostezky a ostatní vybavení, jsem zakreslila pro přehlednost do grafu. Nakonec jsem srovnala výhody a nevýhody obou variant a navrhla doporučení. Důležité je i financování. Vypsala jsem tedy možné zdroje, kde na vybudování cyklostezky sehnat peníze.

Vzhledem k celkově nižším nákladům, nižší obtížnosti a delšímu úseku již hotové cesty bych zvolila variantu A. Nevýhodu této varianty je zápach z okolního vepřína a také hodně majitelů vlastníci pozemek. Mohla by ale nastat situace, že nebude možné od všech pozemek vykoupit. Díky tomu by mohla být stavba ohrožena. Upřednostnila bych dražší variantu A – povrch asphalt, aby byla cyklostezka lépe sjízdná za každého počasí.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Literatura

BAKALÁŘ, R; CIHLÁŘ, J; ČERNÝ, J. *Zlatá kniha cyklistiky*. 1. vyd. Praha: Olympia, 1984. 217 s.

BALATKA, B. *Malá encyklopedie turistiky*. 1. vyd. Praha: Olympia, 1986. 346 s.

FORET, M; FORETOVÁ, V. *Jak rozvíjet místní cestovní ruch*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2001. 180 s. ISBN 80-247-0207-X.

HALADA, A; JAKEŠ, A; KREJČÍ, J; KŘEMEČEK, I; MACKA, J. *Na kole křížem krážem po Moravě a Slezsku*. 1. vyd. Havlíčkův Brod: Fragment, 2007. 126 s. ISBN 978-80-253-0331-3.

HESKOVÁ, M; BERÁNEK, J; DVOŘÁK, V; NOVACKÁ, L; ORIEŠKA, J. *Cestovní ruch pro vyšší odborné školy a vysoké školy*. 1. vyd. Praha: Fortuna, 2006. 224 s. ISBN 80-7168-948-3.

PÁSKOVÁ, M; ZELENKA, J. *Výkladový slovník cestovního ruchu*. Česká republika: Ministerstvo pro místní rozvoj, 2002. 448 s.

Elektronické publikace

Cyklistika Krnov [online]. [cit. 2010-11-24]. Dostupný z WWW:

<<http://www.cyklistikakrnov.com/Cykloinformace/Cyklopojmy.htm>>.

Cykloturistický klub Bike Sports [online]. 2007-2010 [cit. 2010-11-24]. Dostupný

z WWW: <<http://www.bikesports.cz/rubrika/cyklotrasy-cyklostezky/>>.

Klub českých turistů [online]. 2005-2009 [cit. 2010-11-25]. Dostupný z WWW:

<<http://www.klubituristu.cz/turisticke-znacení/cykloznaceni>>.

Lavičky – koše [online]. 2009 [cit. 2010-04-23]. Dostupný z WWW:

<<http://www.lavicky-kose.cz/cz/katalog-vyroby/betonove-parkove-lavicky>>.

Město Hluk – historie [online]. 2009 [cit. 2010-11-25]. Dostupný z WWW:

<<http://www.mestohluk.cz/doc/920/>>.

Město Hluk – základní informace [online]. 2009 [cit. 2010-11-25]. Dostupný z WWW:

<<http://www.mestohluk.cz/doc/917/>>.

Město Kunovice [online]. 2006 [cit. 2010-11-25]. Dostupný z WWW:

<<http://www.mesto-kunovice.cz/a/kunovice>>.

Plzeňsko na kole [online]. 2007-2010 [cit. 2010-11-24]. Dostupný z WWW:

<<http://www.plzenskonakole.cz/cz/cyklostezka-nebo-cyklotrasa-jaky-je-v-tom-rozdil-134.htm>>.

Sčítání 2005 [online]. [cit. 2011-04-29]. Dostupný z WWW:

<http://www.scitani2005.rsd.cz/html/tab_zl.htm>.

Vakoshop - [online]. [cit. 2011-04-23]. Dostupný z WWW:

<<http://www.vakoshop.cz/dopravni-znacky-informativni-znacky?page=4>>.

SEZNAM ZKRATEK A SYMBOLŮ

aj.	a jiné
apod.	a podobně
atd.	a tak dále
cm	centimetr
CT	cyklotrasa
č.	číslo
DPH	daň z přidané hodnoty
KČ	korun českých
KČT	Klub českých turistů
km	kilometr
km/h	kilometr za hodinu
m	metr
např.	například
před n. l.	před naším letopočtem
SVK	Slovácké vodárny a kanalizace
tzv.	takzvanou

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1 Vyznačení cyklostezky	18
Obr. 2 Smíšená stezka pro pěší i cyklisty	18
Obr. 3 Karl Friedrich Drais na své drezíně	27
Obr. 4 Draisina Philippa Moritze Fischera	28
Obr. 5 Vysoké kolo	29
Obr. 6 John Boyd Dunlop	31
Obr. 7 Silniční kolo	32
Obr. 8 Horské kolo	33
Obr. 9 Trekové kolo	33
Obr. 10 IS 20 Návěst před křižovatkou	34
Obr. 11 IS 19d Směrová tabule (s dvěma cíli)	34
Obr. 12 IS 21a Směrová tabulka (přímo)	35
Obr. 13 IS 21b Směrová tabulka (vlevo)	35
Obr. 14 IS 21c Směrová tabulka (vpravo)	35
Obr. 15 Cykloturistická značka a šipka	35
Obr. 16 Cykloturistická směrovka	35
Obr. 17 Nebezpečná zatáčka za Kunovicemi	36
Obr. 18 Trasa hlavní silnice Kunovice - Hluk	37
Obr. 19 Varianta A zakreslená v mapě	38
Obr. 20 Varianta B zakreslená v mapě	40

SEZNAM GRAFŮ

Graf 5.1 Profil hlavní silnice z Kunovic do Hluku	37
Graf 5.2 Profil varianty A	39
Graf 5.3 Profil varianty B	41
Graf 5.4 Náklady na vybudování cyklostezky – varianta A	46
Graf 5.5 Náklady na vybudování cyklostezky – varianta B	50

PROHLÁŠENÍ O VYUŽITÍ VÝSLEDKŮ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Prohlašuji, že

- jsem byla seznámena s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo;
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě, bakalářskou práci užít (§ 35 odst. 3);
- souhlasím s tím, že bakalářská práce bude v elektronické podobě archivována v Ústřední knihovně VŠB-TUO a jeden výtisk bude uložen u vedoucího bakalářské práce. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o bakalářské práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO;
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít své dílo, v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- bylo sjednáno, že užít dílo, bakalářskou práci, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Uherském Hradišti dne

.....

jméno a příjmení studenta

Adresa trvalého pobytu studenta:

.....

SEZNAM PŘÍLOH

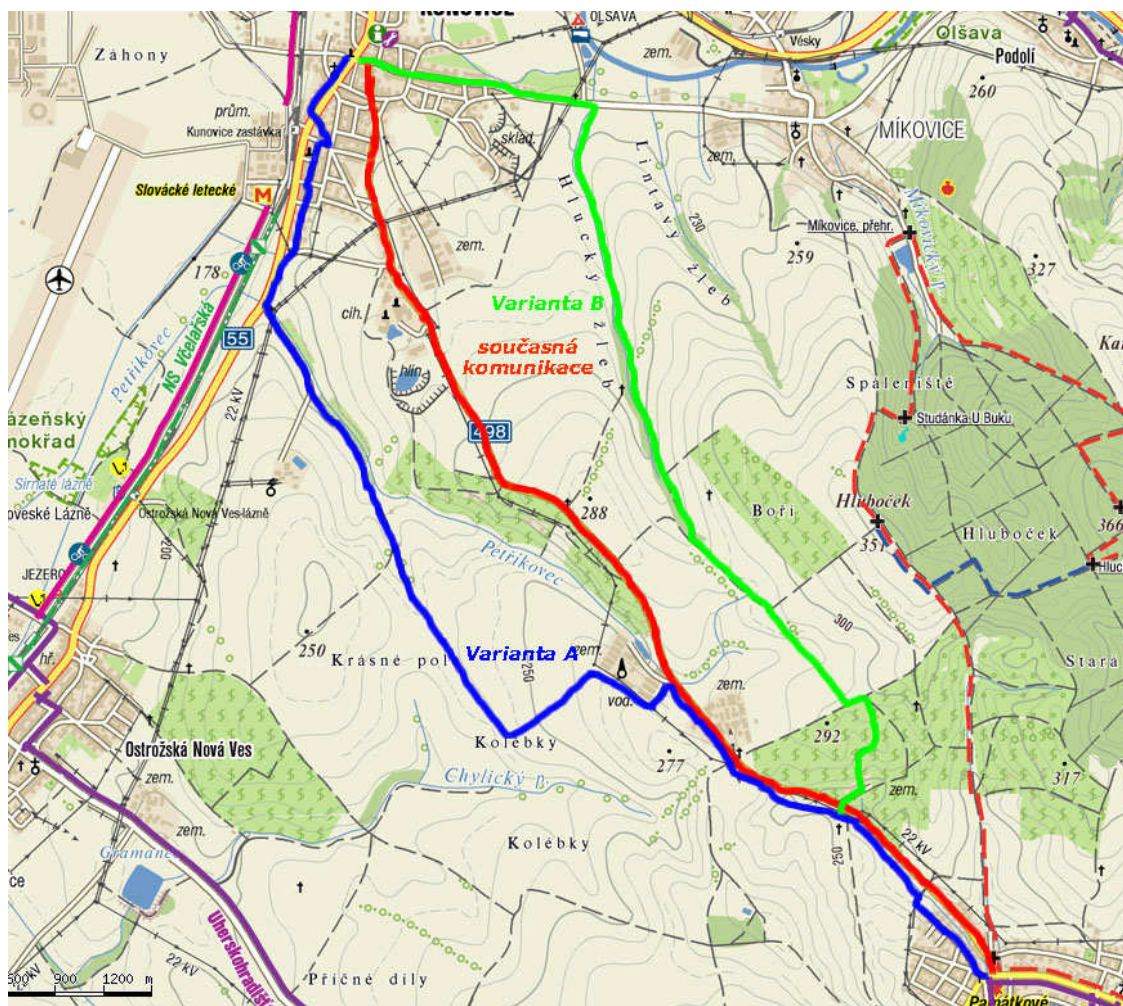
Příloha č. 1 Mapa hlavní cesty a navrhovaných cyklistických tras

Příloha č. 2 Fotografie současného stavu komunikace, která by měla být základem budoucí stezky

Příloha č. 3 Rozmístění dopravních značek – VARIANTA A

Příloha č. 4 Rozmístění dopravních značek – VARIANTA B

Příloha č. 1 Mapa hlavní cesty a navrhovaných cyklistických tras



Příloha č. 2 Fotografie současného stavu komunikace, která by měla být základem budoucí stezky



Foto č. 1 Ulice Červená cesta



Foto č. 2 Odbočka do ulice Šlerkova



Foto č. 3 Ulice Šlerkova



Foto č. 4 Ulice Novoveská



Foto č. 5 Ulice Novoveská



Foto č. 6 Cesta k hlavní cestě



Foto č. 7 Úsek při hlavní cestě



Foto č. 8 Odbočka na most



Foto č. 9 Most



Foto č. 10 Stávající cesta k vodárnám



Foto č. 11 Stávající cesta k vodárnám



Foto č. 12 Odbočka na „naši“ stezku



Foto č. 13 Tudy by vedla stezka k vepřínu



Foto č. 14 Tudy by vedla stezka k vepřínu



Foto č. 15 Tudy by vedla stezka k vepřínu



Foto č. 16 Cesta k vepřínu



Foto č. 17 Cesta k vepřínu



Foto č. 18 Cesta k vepřínu



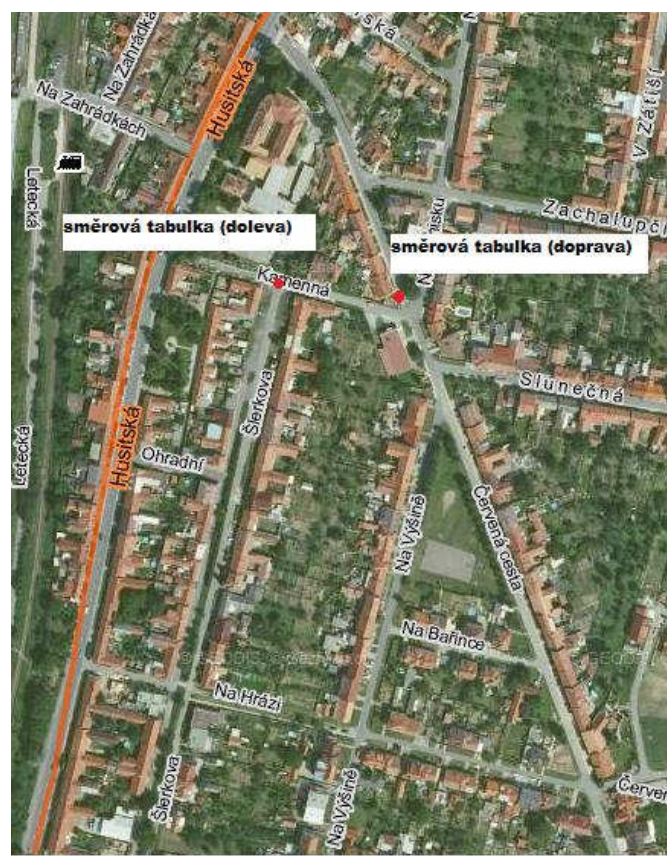
Foto č. 19 Cesta u vepřínu

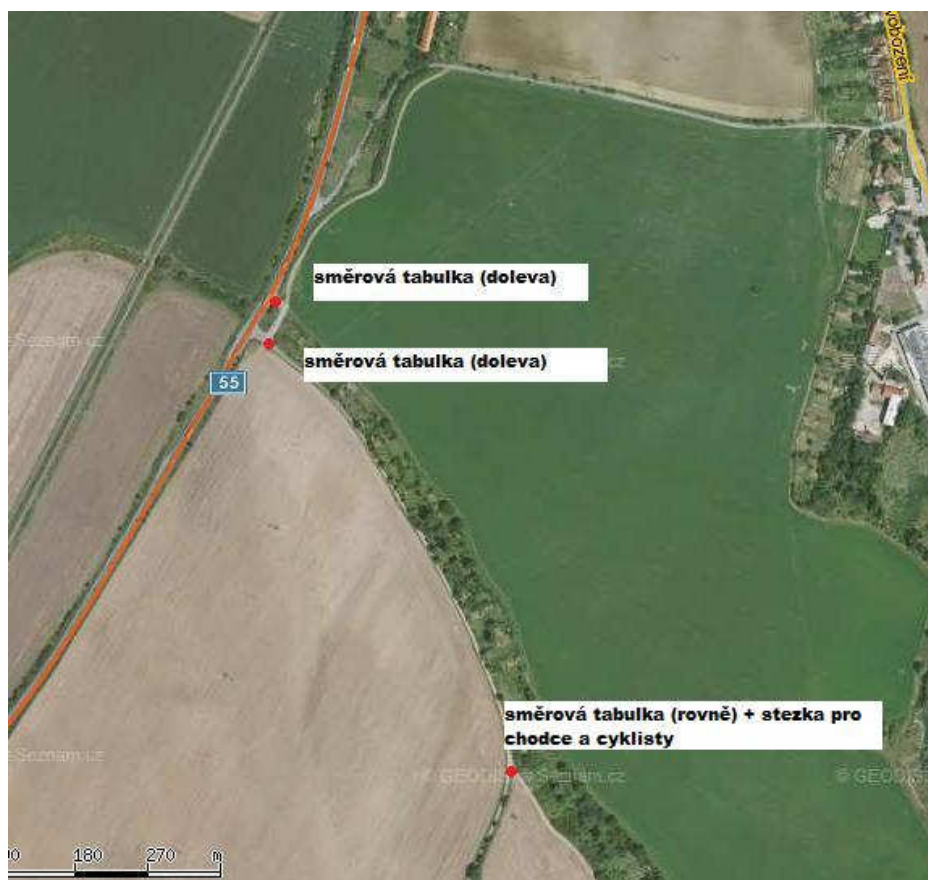
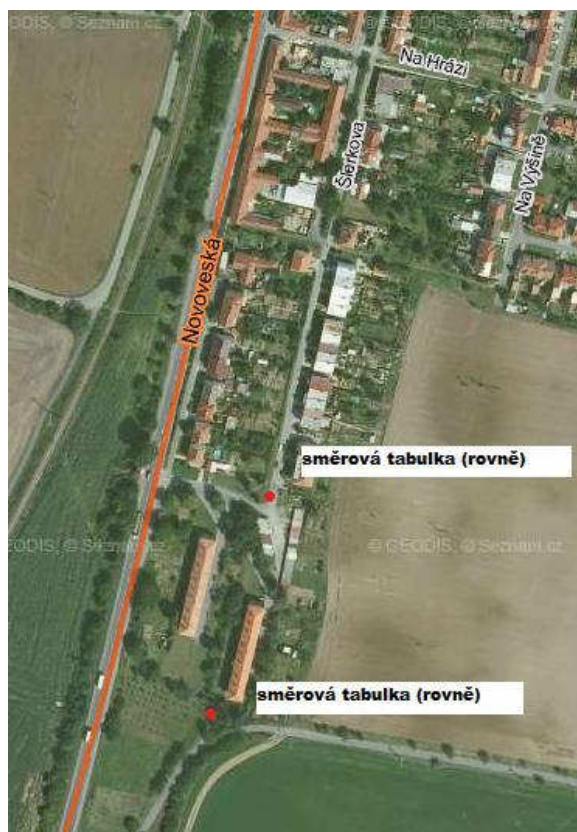


Foto č. 20 Cesta za vepřínem

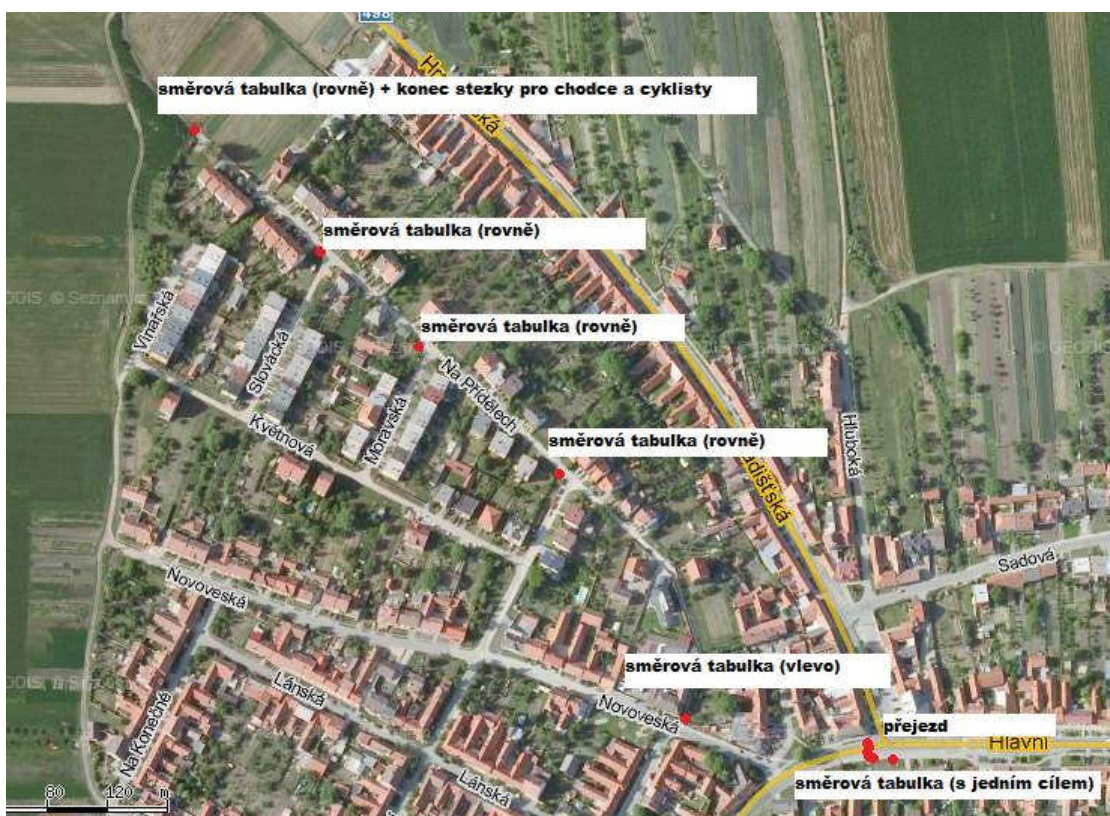
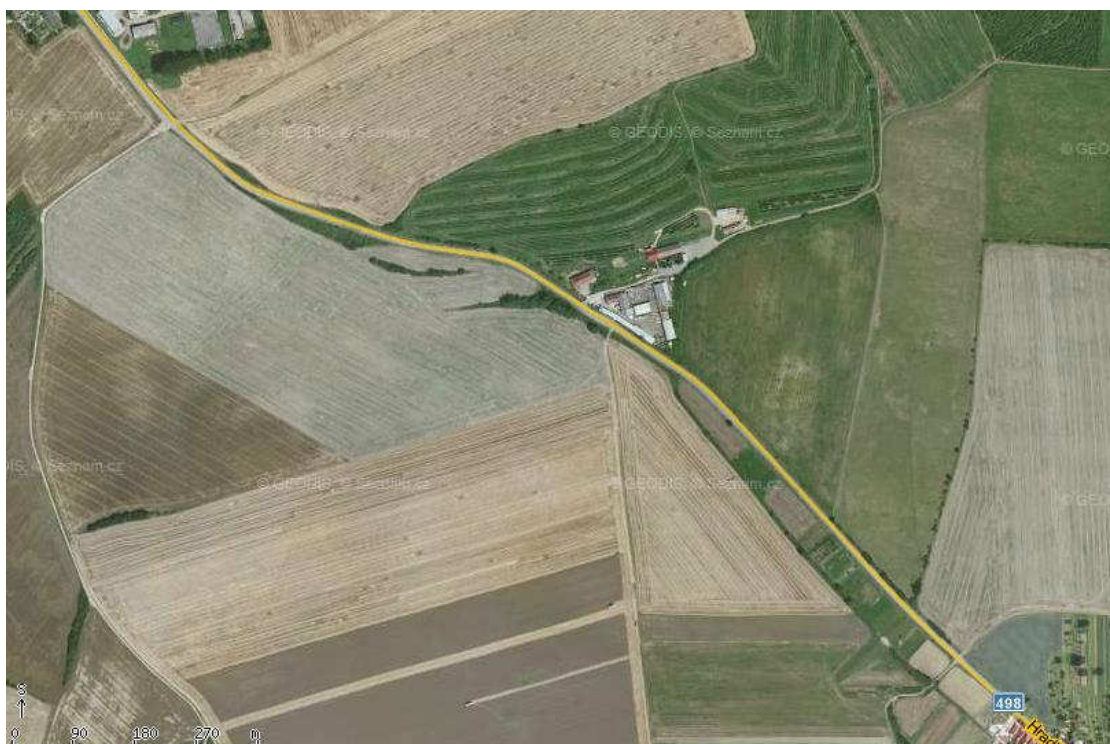


Foto č. 21 Cesta k Novému Dvoru









Příloha č. 4 Rozmístění dopravních značek – VARIANTA B

